Viação Férrea do Rio Grande do Sul

# RELATÓRIO
## DE 1940

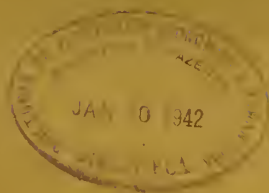
APRESENTADO AO

Sr. Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas

PELO TEN. CEL. ENGENHEIRO

JOÃO VALDETARO DE AMORIM E MELLO

DIRETOR GERAL DA VIAÇÃO FÉRREA

1941
OF. GRÁF. DA LIVRARIA DO GLOBO — BARCELLOS, BERTASO & CIA.
PÔRTO ALEGRE
FILIAIS: SANTA MARIA, PELOTAS, RIO GRANDE E RIO DE JANEIRO

# INTRODUÇÃO

Senhor Secretário!

Tenho a honra de apresentar-vos o RELATÓRIO dos principais serviços da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, realizados no exercício de 1940.

Assumi a direção da Viação Férrea, no dia 18 de outubro de 1940, data em que fui honrado por S. Excia. o Sr. Coronel Oswaldo Cordeiro de Farias, digno Interventor Federal neste Estado, com a investidura no elevado cargo de Diretor Geral dêste importante departamento industrial. Anteriormente, a administração desta Estrada esteve entregue, até 18 de setembro do mesmo ano, à direção do ilustre eng.° Octacilio Pereira, que, por ter sido designado para uma comissão nos Estados Unidos, a transmitiu ao eng.° José Simeão Soeiro de Souza, nomeado interinamente, e que exerceu o mesmo cargo até a primeira data acima referida.

Cumpre-me, dêsse modo, relatar a vida administrativa de um exercício, no qual a minha ação dirigente se fez sentir, apenas, no período final, pouco mais de dois meses, cabendo a maior parte do ano à competente orientação do primeiro daqueles engenheiros.

Nas minuciosas informações prestadas pelos departamentos desta Estrada, e que vão adiante registadas, encontrareis elementos para um juízo aproximado das condições em que se encontra esta ferrovia. Consigno, todavia, na Introdução, fatos notáveis e faço referências a dados outros característicos, que, pela sua importância, merecem especial menção.

## RESULTADOS GERAIS

As contas de custeio da Viação Férrea, isto é, aquelas referentes apenas à exploração industrial da rêde, abstração feita das contas patrimoniais (Fundo de Melhoramentos e Subvenção da União), encerraram-se, em 1940, com o seguinte resultado:

| | |
|---|---|
| Receita bruta ......... | 109.034:070$300 |
| Despesa de custeio...... | 109.783:041$000 |
| DEFICIT ........ | 748:970$700 |

Comparando entre si essas cifras, segundo à expressão sintética usada nas estradas de ferro, que é o coeficiente de tráfego (relação por cento entre a despesa de custeio e receita bruta), chega-se ao seguinte valor para êsse número-índice:

Coeficiente de tráfego, em 1940........... 100,69

As razões do deficit apresentado podem ser perquiridas, mais adiante, nos elementos componentes da receita e da despesa. Desde já, porém, pode-se dizer que, apesar da elevação contínua dos valores das mercadorias, tem permanecido inalterável, nos últimos anos, o sistema tarifário da Rêde.

Êsse assunto, de importância capital para o desenvolvimento normal dos serviços da Viação Férrea, deve, em minha opinião, ser resolvido sem mais tardança, com os cuidados que o caso exige. Cabe aqui dizer, de passagem, que o que se pede ao público, para equilíbrio das contas de custeio, é apenas uma parte do custo dos transportes, pois que alí não são levadas em conta as importantes parcelas de juros e amortização do capital. Só com essa medida, já está o Poder Público dispensando um grande auxílio à circulação e ao fomento da riqueza, não sendo, pois, justo que a êsse amparo se venha ainda a juntar mais a sobrecarga dos deficits.

No quadro que segue podem se apreciar os resultados gerais dos últimos 6 anos:

| ANOS | Receita bruta | Despesa de custeio | Saldo | Coeficiente de Tráfego |
|---|---|---|---|---|
| 1935 .... | 80.190:190$220 | 66.127:606$300 | + 14.062:583$920 | 82,46 |
| 1936 .... | 87.346:553$400 | 75.144:848$070 | + 12.201:705$330 | 86,03 |
| 1937 .... | 100.314:000$250 | 87.135:000$150 | + 13.179:000$100 | 86,86 |
| 1938 .... | 104.117:900$250 | 108.744:942$400 | — 4.627:042$150 | 104,44 |
| 1939 .... | 110.324:698$700 | 107.945:475$700 | + 2.379:223$000 | 97,84 |
| 1940 .... | 109.034:070$300 | 109.783:041$000 | — 748:970$700 | 100,69 |

Ao deficit verificado deve-se juntar ainda, como fato mais importante, o declínio havido, em 1940, na linha sempre crescente da receita bruta. Também, a receita por tonelada-quilômetro, seja por aumento de percurso em determinadas espécies, seja pelo maior vulto do transporte de mercadorias classificadas em tabelas mais baixas, declinou de $155, em 1939, para $153, em 1940.

Examinando-se a parcela de mais significação, ou sejam os transportes de mercadorias por conta do público, verifica-se, também, que nesse título, a receita por tonelada-quilômetro baixou de $122, em 1939, para $118, em 1940. Êsse fato é particularmente importante e confirma, ainda uma vez, a necessidade da revisão das tarifas.

## RECEITA

A seguir apresentam-se, comparativamente com o ano anterior, os principais elementos que compõem a receita de custeio:

### 1. — TRANSPORTES ORDINÁRIOS DE VIAJANTES

| CLASSES | NÚMERO | | VIAJANTES-QUILÔMETRO | | RECEITA | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1940 | 1939 | 1940 | 1939 | 1940 | 1939 |
| 1.ª ............. | 1.366.590 | 1.332.518 | 139.208.396 | 134.229.617 | 12.691:369$500 | 12.468:221$000 |
| 2.ª ............. | 1.046.271 | 1.024.111 | 73.481.548 | 73.705.885 | 5.746:499$600 | 5.722:756$600 |
| Totais....... | 2.412.861 | 2.356.629 | 212.689.944 | 207.935.502 | 18.437:869$100 | 18.190:977$600 |

O título Transportes Ordinários abrange somente as contas do público, eliminadas as contas dos Governos Federal, Estadual, Municipais, das Emprêsas e de Capital.

### 1.ª CLASSE

As diferenças em 1940 se exprimem como segue:

\+ 34.072 viajantes, ou seja um acréscimo de 2,55%
\+ 4.978.779 viajantes-quilômetro, ou seja um acréscimo de 3,70%
\+ 223:148$500, ou seja um acréscimo de 1,78%.

**2.ª CLASSE**

+ 22.160 viajantes, ou seja um acréscimo de 2,16%
— 224.337 viajantes-quilômetro, ou seja uma diminuição de 0,30%
+ 23:743$000, ou seja um acréscimo de 0,40%.

Somados os transportes ordinários aos efetuados por conta dos Governos, das Emprêsas e por conta de Capital, obtêm-se os seguintes resultados para os

### 2. — TRANSPORTES DE VIAJANTES EM SERVIÇO REMUNERADO

| CLASSES | NÚMERO | | VIAJANTES-QUILÔMETRO | | RECEITA | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1940 | 1939 | 1940 | 1939 | 1940 | 1939 |
| 1.ª .............. | 1.413.722 | 1.370.243 | 152.998.540 | 145.362.997 | 13.820:463$500 | 13.392:761$600 |
| 2.ª .............. | 1.102.279 | 1.073.393 | 91.422.939 | 86.974.134 | 6.798:734$600 | 6.474:093$200 |
| Totais...... | 2.518.001 | 2.443.636 | 244.421.479 | 232.337.131 | 20.619:198$100 | 19.866:854$800 |

Na comparação geral de ambas as classes, verificam-se os seguintes aumentos:

+ 74.365 viajantes, ou seja um aumento de 3,04%
+ 12.084.348 viajantes-quilômetro, ou seja um aumento de 5,20%
+ 752:343$300, ou seja um aumento de 3,78%.

## 3. — BAGAGENS

Os transportes de bagagens, em serviço remunerado, são assim representados:

| ANOS | Toneladas | Toneladas-quilômetro | Receita |
|---|---|---|---|
| 1939 ................ | 1.114,929 | 400.874 | 272:545$900 |
| 1940 ................ | 987,028 | 352.834 | 239:921$400 |
| Diferenças em 1940.. | — 127,901<br>ou — 11,47 % | — 48.040<br>ou — 11,98 % | — 32:624$500<br>ou — 11,97 % |

O decréscimo, como se vê, foi geral. Apesar da pequena importância dêste título nos resultados gerais, deve-se notar, entretanto, que o transporte de bagagens vem decrescendo de ano para ano.

## 4. — ENCOMENDAS

| ANOS | Toneladas | Toneladas-quilômetro | Receita |
|---|---|---|---|
| 1939 ................ | 33.323,535 | 5.887.701 | 3.784:526$800 |
| 1940 ................ | 35.444,841 | 6.241.672 | 3.895:129$900 |
| Diferenças em 1940.. | + 2.121,306<br>ou + 6,36 % | + 353.971<br>ou + 6,01 % | + 110:603$100<br>ou + 2,92 % |

Pelo confronto acima, verifica-se que os transportes de encomendas foram superiores em 1940.

## 5. — ANIMAIS

| ANOS | Toneladas | Toneladas-quilômetro | Receita |
|---|---|---|---|
| 1939 ................ | 118.548,300 | 41.287.464 | 6.792:084$700 |
| 1940 ................ | 156.839,750 | 60.188.546 | 9.189:226$800 |
| Aumento em 1940... | + 38.291,450<br>ou + 32,29 % | + 18.901.082<br>ou + 45,77 % | +2.397:142$100<br>ou + 33,96 % |

No quadro acima estão reunidos os transportes efetuados nos trens de viajantes e nos trens de carga. Como se vê essa espécie de transporte progrediu em todos os títulos, apresentando consideráveis aumentos.

## 6. MERCADORIAS

A comparação que segue é de todas a mais importante, pelo vulto dos transportes de mercadorias.

### Mercadorias por conta do Público e Governos

| ANOS | Toneladas | Toneladas-quilômetro | Receita |
|---|---|---|---|
| 1939 ............... | 1.694.423,379 | 546.783.077 | 66.361:351$800 |
| 1940 ............... | 1.522.779,234 | 521.959.910 | 62.340:253$400 |
| Diferenças em 1940.. | — 171.644,145<br>ou — 10,12% | — 24.823.167<br>ou — 4,53 % | —4.021:098$400<br>ou — 6,05 % |

Infelizmente, no ano relatado, os índices representativos do transporte de mercadorias, ao invés do progresso contínuo que se vinha verificando desde 1932, apresentaram-se com sinais negativos.

De 1.694.423 toneladas transportadas, em 1939, baixaram a 1.522.779, em 1940, número que encontra equivalente em 1938, com 1.529.426 toneladas.

Igualmente a receita, que foi de 66.361:351$800, em 1939, baixou a 62.240:253$400, em 1940, igualando quasi a de 1938, que foi de 62.278:045$400.

### Mercadorias por conta do Público

| ANOS | Toneladas | Toneladas-quilômetro | Receita |
|---|---|---|---|
| 1939 ............... | 1.351.079,087 | 504.971.918 | 61.520:294$300 |
| 1940 ............... | 1.231.993,866 | 465.842.802 | 54.906:718$900 |
| Diferenças em 1940.. | — 119.085,221<br>ou — 8,81 % | — 39.129.116<br>ou — 7,75 % | —6.613:575$400<br>ou — 10,75 % |

Considerando-se apenas os transportes acima, que são aqueles realizados por conta do público e que representam de fato a circulação da riqueza do Estado, verfiica-se que a carga transportada baixou, de 1.351.079 toneladas em 1939, para 1.231.994 toneladas em 1940, número próximo ao registado em 1938, que foi de 1.185.740 toneladas.

A receita correspondente, porém, apresenta índices mais apreensivos, pois que, de 61.520 contos em 1939, apurou-se apenas 54.907 em 1940, o que equivale ao arrecadado em 1937, cujo montante foi de 54.872 contos de réis.

Os resultados gerais dos transportes em trens de carga, juntando-se às mercadorias também os animais, podem-se apreciar nos quadros que seguem:

**Comparativo dos transportes em trens de carga**
**Pêso em toneladas**

| DESIGNAÇÃO | Em 1939 | Em 1940 | Diferenças | Percentagens |
|---|---|---|---|---|
| Agricultura ...... | 426.944 | 370.275 | — 56.669 | — 13 % |
| Matas ........... | 316.900 | 295.376 | — 21.524 | — 7 % |
| Minas ........... | 235.015 | 235.248 | + 233 | + — % |
| Manufaturas .... | 239.823 | 229.902 | — 9.921 | — 4 % |
| Produtos de animais .......... | 132.397 | 101.193 | — 31.204 | — 24 % |
| Mercadorias p/c Público ....... | 1.351.079 | 1.231.994 | — 119.085 | — 9 % |
| Animais p/c Público .......... | 112.606 | 150.442 | + 37.836 | + 33 % |
| **Total p/c Público** | 1.463.685 | 1.382.436 | — 81.249 | — 5 % |
| Materiais p/c Governos ......... | 62.861 | 56.167 | — 6.694 | — 11 % |
| Animais p/c Governos ......... | 3.391 | 3.734 | + 343 | + 10 % |
| **Total p/c Governos** | 66.252 | 59.901 | — 6.351 | — 9 % |
| Conta Capital da Viação Férrea.. | 280.483 | 234.618 | — 45.865 | — 16 % |
| **Total estranho ao Público** ........ | 346.735 | 294.519 | — 52.216 | — 15 % |
| **TOTAL GERAL** .. | 1.810.420 | 1.676.955 | — 133.465 | — 7 % |

**Comparativo dos transportes em trens de carga**

**Receita em contos de réis**

| DESIGNAÇÃO | Em 1939 | Em 1940 | Diferenças | Percentagens |
|---|---|---|---|---|
| Agricultnra ...... | 15.305 | 14.019 | — 1.286 | — 8 % |
| Matas ........... | 15.056 | 13.979 | — 1.077 | — 7 % |
| Minas ........... | 7.258 | 6.848 | — 410 | — 5 % |
| Manufaturas .... | 15.884 | 14.342 | — 1.542 | — 10 % |
| Produtos de animais ......... | 8.017 | 5.719 | — 2.298 | — 29 % |
| Mercadorias p/c Público ....... | 61.520 | 54.907 | — 6.613 | — 17 % |
| Animais p/c Público .......... | 6.289 | 8.529 | + 2.240 | + 36 % |
| **Total p/c Público** | 67.809 | 63.436 | — 4.373 | — 6 % |
| Materiais p/c Governos ......... | 2.163 | 3.701 | + 1.538 | + 71 % |
| Animais p/c Governos ......... | 186 | 299 | + 113 | + 61 % |
| **Total p/c Governos** | 2.349 | 4.000 | + 1.651 | + 70 % |
| Conta Capital da Viação Férrea.. | 2.678 | 3.732 | + 1.054 | + 39 % |
| **Total estranho ao Pnblico** ........ | 5.027 | 7.732 | + 2.705 | + 54 % |
| **TOTAL GERAL** .. | 72.836 | 71.168 | — 1.668 | — 2 % |

Os transportes de mercadorias, eliminados os títulos referentes a animais, apresentam-se, desde 1932, com os seguintes algarismos:

| ANOS | Toneladas | Receita |
|---|---|---|
| 1932 .............................. | 959.785 | 35.321:590$440 |
| 1933 .............................. | 1.032.604 | 44.282:252$400 |
| 1934 .............................. | 1.082.980 | 47.570:260$910 |
| 1935 .............................. | 1.193.121 | 51.660:861$520 |
| 1936 .............................. | 1.284.946 | 54.781:936$000 |
| 1937 .............................. | 1.392.019 | 59.782:991$100 |
| 1938 .............................. | 1.529.326 | 62.278:045$400 |
| 1939 .............................. | 1.694.423 | 66.361:351$800 |
| 1940 .............................. | 1.522.779 | 62.340:253$400 |

E' de notar, porém, que neste quadro, em que só figuram transportes remunerados, acham-se também incluidos os transportes por conta dos Governos Federal, Estadual, Municipais e, ainda, os transportes assaz vultosos das contas de Capital.

Eliminando-se tais lançamentos, que não guardam nenhuma relação com a circulação da riqueza do Estado, e que podem eventualmente atingir grandes cifras, a demonstração do transporte de mercadorias tomará o novo aspeto:

| ANOS | Toneladas | Receita |
|---|---|---|
| 1932 .............................. | 728.119 | 32.912:170$340 |
| 1933 .............................. | 813.821 | 40.338:320$900 |
| 1934 .............................. | 851.124 | 40.584:197$200 |
| 1935 .............................. | 979.361 | 47.457:600$100 |
| 1936 .............................. | 1.027.998 | 50.437:209$200 |
| 1937 .............................. | 1.131.662 | 54.872:565$400 |
| 1938 .............................. | 1.185.740 | 57.842:319$100 |
| 1939 .............................. | 1.351.079 | 61.520:294$300 |
| 1940 .............................. | 1.231.994 | 54.906:718$900 |

Essa é a contribuição propriamente do Público, no transporte de mercadorias. Representa a evolução da circulação das mercadorias riograndenses, pelo trilho, numa curva já

escoimada das influências acidentais. Como se vê, essa linha, continuamente progressiva desde 1932, apresenta em 1940 a sua primeira e forte depressão.

## 7. — RECEITA TOTAL

Acrescentando-se aos dados já registados os resultantes das diversas rendas especiais, obtem-se o total da receita, em 1940, que, comparativamente com o ano anterior e discriminadamente, aparece como segue:

| DESIGNAÇÃO | 1939 | 1940 |
|---|---|---|
| Viajantes | 20.681:139$300 | 21.442:903$200 |
| Bagagens | 272:545$900 | 239:921$400 |
| Encomendas | 3.784:526$800 | 3.895:129$900 |
| Animais em trens de viajantes | 317:278$700 | 361:187$100 |
| Animais em trens de carga | 6.474:806$000 | 8.828:039$700 |
| Mercadorias | 66.361:351$800 | 62.340:253$400 |
| Taxas de carga, descarga, baldeação, expedição e notas | 1.170:837$800 | 1.124:174$000 |
| Aluguel ou receita dos carros restaurantes | 2:052$700 | 13:133$500 |
| Manobras de carros e vagões | 432:397$500 | 357:458$100 |
| Percurso e estadias de carros e vagões | 171:336$100 | 237:931$000 |
| Ingressos | 85:379$300 | 91:116$200 |
| Armazenagens | 221:703$100 | 191:614$500 |
| Comissões sôbre cobranças para terceiros | 16:395$300 | 18:001$000 |
| Tomada e entrega a domicílio | 37:558$800 | 38:808$000 |
| Rádio, telégrafo e telefones | 194:984$800 | 195:415$700 |
| Concessões | 46:439$400 | 69:739$500 |
| Venda de material inservível | 631:072$000 | 157:382$400 |
| Fornecimento d'água | 59:059$600 | 56:551$400 |
| Fornecimento de energia elétrica | 63:135$500 | 73:884$500 |
| Alugueis de prôprios | 184:020$500 | 183:003$000 |
| Taxa ad-valorem | 8.155:423$600 | 7.863:228$700 |
| Receitas diversas | 961:254$200 | 1.255:194$100 |
| TOTAL | 110.324:698$700 | 109.034:070$300 |

Pelos dados acima, e como já se viu, a receita arrecadada em 1940 foi menor do que a de 1939 em 1.290:628$400, ou seja em menos de 1,16 %.

Eliminando também no total da receita, tal como foi feito para a parcela referente a mercadorias, todas as contas que não sejam as do Público, obtem-se a relação abaixo:

| ANOS | Receita p/c. do Público |
|---|---|
| 1932 | 45.213:894$940 |
| 1933 | 54.527:360$000 |
| 1934 | 55.026:624$700 |
| 1935 | 63.848:468$900 |
| 1936 | 70.101:695$600 |
| 1937 | 79.257:590$000 |
| 1938 | 84.706:670$000 |
| 1939 | 89.601:028$500 |
| 1940 | 87.223:880$200 |

## DESPESA

Como se vê do seguinte demonstrativo, a despesa em 1940 ultrapassou a de 1939 em 1.837:565$300, tendo diminuido de 189:299$200 a verba "Pessoal" e aumentado de... 2.026:864$500 a verba "Material".

### 1. — COMPARAÇÃO DA DESPESA NOS 2 ÚLTIMOS ANOS

| ANOS | Pessoal | Material | Total |
|---|---|---|---|
| 1939 | 55.755:191$300 | 52.190:284$400 | 107.945:475$700 |
| 1940 | 55.565:892$100 | 54.217:148$900 | 109.783:041$000 |
| Diferenças em 1940.. | — 189:299$200<br>ou — 0,34 % | + 2.026:864$500<br>ou + 3,88 % | + 1.837:565$300<br>ou + 1,70 % |

Resultou para o custo final da tonelada-quilômetro a importância de

$154.417.

## 2. — CUSTO DA TONELADA-QUILÔMETRO NOS 4 ÚLTIMOS ANOS

O custo dessa unidade de tráfego, nos quatro últimos anos foi de:

Em 1937 .................. $145.419
Em 1938 .................. $172.506
Em 1939 .................. $151.923
Em 1940 .................. $154.417

## 3. — DESPESA COM O PESSOAL

Discriminando-se a despesa da verba "Pessoal" pelas Divisões, obtem-se o quadro que segue:

| DIVISÕES | 1939 | 1940 | Diferenças em 1940 |
|---|---|---|---|
| Administração Central | 5.438:555$900 | 5.608:913$700 | + 170:357$800 |
| Tráfego ............ | 18.147:060$600 | 17.925:069$200 | — 221:991$400 |
| Locomoção ........ | 17.282:399$300 | 17.539:224$500 | + 256:825$200 |
| Via e Edifícios ..... | 14.887:175$500 | 14.492:684$700 | — 394:490$800 |
| TOTAIS ........ | 55.755:191$300 | 55.565:892$100 | — 189:299$200 |

## 4. — NÚMERO DE EMPREGADOS

Se se tomar agora em consideração o "Efetivo do Pessoal", apanhado que se refere a todo o pessoal da Viação Férrea, inclusive os serviços de custeio, os serviços por conta de Capital, de terceiros e outros, verifica-se que o total das diárias pagas, nos anos em comparação, foi de:

Em 1939 .............. 4.682.924 diárias
Em 1940 .............. 4.592.940 diárias

tendo cabido a cada diária os valores médios

Em 1939 ........................ 13$534
Em 1940 ........................ 13$646

Os valores, acima citados, de diárias pagas, considerando-se os mensalistas na base de 360 dias e os diaristas na base de 300 dias por ano, dão, nos períodos em confronto, os números seguintes de empregados:

Em 1939 ............ 13.805 empregados
Em 1940 ............ 13.382 empregados

Os empregados distribuiram-se por Divisão do modo que segue:

| DIVISÕES | 1939 | 1940 | Diferenças em 1940 |
|---|---|---|---|
| Administração Central (Diretoria, 1.ª Divisão e Almoxarifado ..................... | 904 | 940 | + 36 |
| Tráfego ..................... | 3.591 | 3.513 | — 78 |
| Locomoção .................. | 4.096 | 4.135 | + 39 |
| Linha e Edifícios ........... | 4.469 | 4.311 | — 158 |
| Estudos e Construções ....... | 745 | 483 | — 262 |
| TOTAIS ............... | 13.805 | 13.382 | — 423 |

## 5. — DESPESA COM O MATERIAL

A despesa na verba "Material" discrimina-se do seguinte modo nas contas de Custeio:

| DIVISÕES | 1939 | 1940 | Diferenças em 1940 |
|---|---|---|---|
| Administração Central (Diretoria, 1.ª Divisão e Almoxarifado) | 4.281:661$600 | 4.105:509$000 | — 176:152$600 |
| Tráfego ............. | 2.195:996$100 | 2.686:226$200 | + 490:230$100 |
| Locomoção .......... | 36.538:640$100 | 37.770:379$900 | +1.231:739$800 |
| Linha e Edifícios.... | 9.173:866$600 | 9.655:033$800 | + 481:167$200 |
| TOTAIS ........ | 52.190:164$400 | 54.217:148$900 | +2.026:984$500 |

## MOVIMENTO GERAL DE CUSTEIO

Resumindo, o exercício de 1940 encerrou-se com o seguinte resultado, comparativamente com o ano anterior:

| ANOS | Receita | Despesa | Saldo |
|---|---|---|---|
| 1939 ............... | 110.324:698$700 | 107.945:475$700 | +2.379:223$000 |
| 1940 ............... | 109.034:070$300 | 109.783:041$000 | — 748:970$700 |
| Diferenças em 1940.. | —1.290:628$400<br>ou — 1,16 % | +1.837:565$300<br>ou + 1,70 % | —3.128:193$700 |

## EFICIÊNCIA DOS SERVIÇOS

Os índices gerais da eficiência dos serviços, expressos pelo custo das unidades produzidas, são representados, nos 4 últimos anos, pelos valores que seguem:

### 1. — CUSTO DA TONELADA E DO TREM-QUILÔMETRO

| ANOS | Custo da tonelada-quilômetro | Custo do trem-quilômetro |
|---|---|---|
| 1937 ............................ | $145.419 | 12$799.0 |
| 1938 ............................ | $172.506 | 15$299.4 |
| 1939 ............................ | $151.923 | 15$073.8 |
| 1940 ............................ | $154.417 | 14$776.6 |
| Diferenças de 1940 sôbre 1939...... | + $002.494 | — $297.2 |

### 2. — DISCRIMINAÇÃO DO CUSTO DA TONELADA-QUILÔMETRO

Os diversos elementos do custo da tonelada-quilômetro, apreciam-se como segue:

| DESPESA PARA: | Em 1940 | Em 1939 |
|---|---|---|
| o serviço das estações | $011.233 | $011.420 |
| o serviço das locomotivas | $050.512 | $048.318 |
| o serviço dos trens | $006.101 | $006.077 |
| as indenizações e os acasos | $001.011 | $000.747 |
| as miscelâneas | $014.847 | $014.412 |
| o total referente à condução | $083.704 | $080.974 |
| a conservação da linha e dependências | $033.965 | $033.864 |
| a conservação do material | $023.253 | $023.623 |
| a administração e diversos | $013.495 | $013.462 |
| o total do custeio | $154.417 | $151.923 |

### 3. — DISCRIMINAÇÃO DO CUSTO DO TREM-QUILÔMETRO

A discriminação do custo do trem-quilômetro é a seguinte:

| DESPESA PARA: | Em 1940 | Em 1939 |
|---|---|---|
| o serviço das estações | 1$074.9 | 1$133.1 |
| o serviço das locomotivas | 4$833.7 | 4$794.0 |
| o serviço dos trens | $583.8 | $603.0 |
| as indenizações e os acasos | $096.7 | $074.1 |
| as miscelâneas | 1$420.8 | 1$430.0 |
| o total referente à condução | 8$009.9 | 8$034.2 |
| a conservação da linha e dependências | 3$250.2 | 3$360.0 |
| a conservação do material | 2$225.1 | 2$343.9 |
| a administração e diversos | 1$291.4 | 1$335.7 |
| o total do custeio | 14$776.6 | 15$073.8 |

## CONTAS DE CAPITAL

Além dos elementos que precedem e que são referentes às contas de custeio, cabe aqui fazer uma ligeira exposição

das contas de capital ou patrimoniais: Conta "Fundo de Melhoramentos" e Conta "Subvenção da União".

### A — CONTA "FUNDO DE MELHORAMENTOS"

A conta "Fundo de Melhoramentos" foi creada pelo Decreto n.º 18.551, de 31 de dezembro de 1928, que promoveu a inovação do contrato da Viação Férrea.

#### 1. Recursos da Conta

Os recursos que constituem o "Fundo de Melhoramentos" são os seguintes:

a) produto da renda líquida que couber à União e ao Estado, durante a execução dos melhoramentos;
b) produto de uma taxa adicional de dez por cento sôbre as tarifas, que estiverem em vigor;
c) conjunto de outras importâncias de contribuição do Estado, autorizadas pela União e reembolsáveis pelas reservas dêsse fundo.

O vulto dos melhoramentos a executar, desproporcionadamente superior à arrecadação proveniente dos itens a) e b), obrigou o Estado a lançar mão da faculdade prevista no item c).

#### 2. Movimento da Conta, até 31 de dezembro de 1940

Até 31 de dezembro de 1940, a receita apurada e proveniente dos recursos previstos nos itens a) e b) elevou-se a 131.258:007$030 e a despesa total a 273.018:458$200, havendo, pois, a diferença de 141.760:451$170.

Essa diferença assim se distribue:

| | |
|---|---|
| Receita ................................ | 131.258:007$030 |
| Despesa que corre diretamente pela arrecadação ............................ | 174.330:245$150 |
| Deficit ........................ | 43.072:238$120 |

Despesas com a Variante Barreto-Diretor A. Pestana, garantidas por emissão de apólices pelo Govêrno do Estado —

| | |
|---|---|
| Saldo ............................ | 44.799:283$300 |
| Despesas com a construção do ramal de Severino Ribeiro a Quaraí ......... | 9.450:380$650 |
| Despesas com a aquisição de material, garantidas pela emissão de promissórias avalizadas pelo Govêrno do Estado — Saldo ............................ | 44.438:549$100 |
| SOMA ........................ | 141.760:451$170 |

### 3. Movimento da Conta em 1940

O movimento dessa conta em 1940 foi o seguinte:

RECEITA ORDINÁRIA

| | |
|---|---|
| Taxa de 10 % ........................ | 9.254:538$500 |

DESPESA ORDINÁRIA

| | | |
|---|---|---|
| Obras custeadas diretamente ............. | 1.949:377$590 | |
| Comissão de 5% sôbre a conta de Melhoramentos ............ | 3.246:219$150 | |
| Serviços de juros relativos à Variante Barreto-Diretor A. Pestana .. | 3.722:576$100 | |
| Resgate da 3.ª promissória emitida a favor da Brasunido S/A para aquisição de materiais | 4.238:821$700 | |
| Apólices resgatadas durante o ano ........... | 1.824:000$000 | 14.980:994$540 |
| Deficit ......... | | 5.726:456$040 |

### 4. Contas, com responsabilidade do Estado

A situação das contas do "Fundo de Melhoramentos", com responsabilidade do Estado, é a seguinte:

**a) Variante Barreto-Diretor A. Pestana**

| | |
|---|---|
| Despesa realizada pela Emprêsa Construtora ............................ | 47.868:283$300 |

| | | |
|---|---|---|
| Apólices emitidas ....... | 47.850:000$000 | |
| Pagamento em moeda corrente ............. | 18:283$300 | 47.868:283$300 |

b) **Ramal de Severino Ribeiro a Quaraí**

| | |
|---|---|
| Despesa realizada ...................... | 9.450:380$650 |
| Importância entregue pelo Estado ...... | 8.481:817$700 |
| A ENTREGAR ......................... | 968:562$950 |

c) **Aquisição de materiais fornecidos pela Brasunido**

| | |
|---|---|
| Títulos emitidos por conta do "Fundo de Melhoramentos" .................. | 58.883:338$300 |
| Títulos já resgatados .................. | 14.444:809$200 |
| TÍTULOS A RESGATAR ............... | 44.438:549$100 |

Somando as parcelas, acima, ao deficit antes assinalado, na importância de 43.072:238$120, obtem-se o total de .... 88.479:350$170 que, no relatório apresentado pela Contabilidade, aparece como excesso de despesa sôbre a receita.

5. **Insuficiência de pagamentos da Conta**

Considerando como consolidada a dívida com a Brasunido, pela emissão de notas promissórias, a insuficiência de pagamentos relativa à conta "Fundo de Melhoramentos", em 31 de dezembro de 1940, assim se desdobra:

| | |
|---|---|
| Importância de responsabilidade da Viação Férrea ............................ | 43.072:238$120 |
| Idem do Estado, em dinheiro ........... | 968:562$950 |
| SOMA ........................ | 44.040:801$070 |

6. **Dívida consolidada e pagamento em dinheiro**

A importância da dívida que é considerada consolidada e mais o pagamento em dinheiro feito pelo Estado montam a:

| | | |
|---|---|---|
| Variante Barreto-Diretor A. Pestana ........ | 47.868:283$300 | |
| Apólices resgatadas ..... | 3.069:000$000 | 44.799:283$300 |
| Títulos da Brasunido .................. | | 44.438:549$100 |
| Pagamentos feitos pelo Govêrno do Estado por conta do ramal dè Severino Ribeiro a Quaraí .......................... | | 8.481:817$700 |
| | | 97.719:650$100 |

7. **Resumo geral da Conta "Fundo de Melhoramentos"**

À importância, acima, que abrange a dívida consolidada e mais o pagamento em dinheiro feito pelo Estado, juntando-se a parcela anterior, de 44.040:801$070, relativa à insuficiência de pagamentos, chega-se ao total de 141.760:451$170, quantia já encontrada no Movimento da Conta até 31 de dezembro de 1940, e que representa diferença entre a importância arrecadada e a despesa efetuada pela conta "Fundo de Melhoramentos".

Descontada dessa quantia a importância correspondente aos saldos das contas de "Lucros e Reservas" e "Subvenção da União", e considerando-se os resultados da exploração dos hortos florestais e as baixas nos bens patrimoniais da Estrada de Ferro do Riacho, no montante de 46.848:215$220, obtem-se 94.912:235$950, que representa, exatamente, a insuficiência do ativo.

## B — CONTA "SUBVENÇÃO DA UNIÃO"

O Decreto-Lei n.º 552, de 12 de julho de 1938, autorizou a subvenção de 200 mil contos de réis para o reaparelhamento da Viação Férrea, em quotas anuais de 20 mil contos de réis.

Em 1939, foram recebidas duas semestralidades, no valor de 20.000 contos de réis e dispendidos, em diversas obras 9.511:248$300, encerrando-se pois o exercício com um saldo de 10.488:751$700.

No ano de 1940, foram, igualmente, recebidos 20.000 contos de réis, tendo as despesas montado a 12.541:104$910. O movimento total desta conta, até 31 de dezembro de 1940, é, pois, assim discriminado:

| | |
|---|---|
| Importância recebida ................. | 40.000:000$000 |
| Despesas efetuadas .................. | 22.052:353$210 |
| SALDO ...................... | 17.947:646$790 |

As obras realizadas por conta da "Subvenção da União" encontram-se discriminadas, adiante, nos relatórios parciais das Divisões.

## TARIFAS

Em 1940 vigoraram ainda as tarifas aprovadas pelo Ministério da Viação, em 1926, com as alterações que lhe têm sido introduzidas, nesse largo período, no intuito de ajustá-las, de algum modo, aos interêsses da Viação Férrea e da economia riograndense.

E' verdade que, além das modificações esporádicas, houve dois aumentos, de ordem geral, ambos de 10 %, verificados, um em 15 de janeiro de 1930, e o outro em 1.° de dezembro de 1932. O primeiro refere-se à taxa especial para a formação do "Fundo de Melhoramentos", e o segundo constitue um aumento na tarifa propriamente dita.

As velhas tarifas de 1926 estão, assim, já muito desfiguradas com as sucessivas alterações. Encontram-se, todavia, muito aquém do ponto que lhes ditam as imperiosas necessidades da Viação Férrea.

Cumpre recordar, neste momento, que a Estrada, nos anos de 1938 e 1939, empenhou-se numa revisão geral de suas tarifas, tendo designado uma comissão especial para êsse fim, em 30 de abril de 1938. Essa comissão, após longos estudos, apresentou os seus trabalhos em 18 de outubro de 1939. A Diretoria da Viação Férrea, após o exame e aprovação dos referidos trabalhos, encaminhou-os ao Govêrno do Estado, em 18 de janeiro de 1940.

Por motivos que não nos cabe discutir, essa projetada revisão de tarifas não logrou resultado.

O problema, porém, continua de pé, e hoje, particularmente agravado, em virtude da situação geral decorrente da guerra européia.

Relatando, embora, o exercício de 1940, cumpre-me consignar, aquí, que alimento as mais fundadas esperanças de resolver o importante assunto, contando com novas tarifas para 1942, não só com o apôio do Govêrno do Estado, mas também das classes conservadoras.

Um razoável aumento, que, aliás, vem encontrar os produtos em alta, é indispensável, justo e oportuno. E, sem essa

providência, a Viação Férrea ficará impedida de atender necessidades fundamentais.

## TRÁFEGO RODOVIÁRIO

Continua, a contento geral, o tráfego rodoviário em conexão com o ferroviário, de Bento Gonçalves para Alfredo Chaves e Prata, e de Santa Barbara para Palmeira e Iraí.

Êsses serviços têm progredido e, com o mehoramento das estradas de rodagem, tendem a tomar um grande vulto. A 1.ª Divisão apresentou, mesmo, um estudo sôbre as possibilidades econômicas de estender-se até Lagoa Vermelha o tráfego rodoviário de Bento Gonçalves a Alfredo Chaves e Prata. Tal prolongamento, bem como outros que também são necessários, não foi todavia inaugurado, em virtude de pretender a Viação Férrea, levar a cabo, nesse terreno, uma ação de maior envergadura.

## EXTENSÃO DA RÊDE

A extensão total das linhas da Viação Férrea, em 31 de dezembro de 1940, era de

3.396,175 Km.

estando aí incluidos os 22,072 Km. do ramal de Pôrto Alegre ao Matadouro Modêlo.

Verificou-se durante o ano um aumento de 5,010 Km, referente à inauguração do trecho de Esquina a Santa Rosa.

## SERVIÇO JURÍDICO

Durante o ano de 1940, deram entrada no Gabinete do Advogado da Viação Férrea 144 novos expedientes. Foram exarados pareceres, prestadas e pedidas informações e expedida correspondência em número de 244, com a seguinte discriminação:

| | |
|---|---|
| Minutas de contratos, quitações, expedientes, etc. ..... | 24 |
| Contratos ........................................ | 7 |
| Multa contratual .................................. | 2 |
| Reparação civil de dano ocorrido ................... | 4 |
| Liquidação de débito da Viação Férrea, decorrente de sentença judicial ................................ | 2 |
| Prescrição de ação judiciária ...................... | 3 |
| Mandato ......................................... | 2 |
| Posse ............................................ | 1 |

| | |
|---|---|
| Imposto de sêlo do papel ........................... | 2 |
| Isenção de impostos .............................. | 1 |
| Seguro obrigatório contra fogo, etc. ................ | 1 |
| Desconto em fôlhas de pagamento .................. | 1 |
| Contagem de tempo de serviço militar .............. | 1 |
| Gratificação de 10 % ............................. | 3 |
| Licença-prêmio ................................... | 1 |
| Promoção de funcionário .......................... | 1 |
| Requerimentos de certidões ....................... | 11 |
| Outros assuntos .................................. | 14 |
| Taxa ad-valorem .................................. | 2 |
| Juros da dívida ativa da Viação Férrea ............. | 1 |
| Extravios de volumes ............................. | 4 |
| Entrega de mercadorias ........................... | 1 |
| Desvios e ramais ................................. | 1 |
| Edificações em terrenos da Viação Férrea ........... | 3 |
| Fornecimento de água ............................. | 2 |
| Processos de desapropriação solucionados .......... | 10 |
| Idem, em andamento .............................. | 31 |
| Idem, certidões negativas ......................... | 6 |
| Idem, remessa de certidões negativas .............. | 6 |
| Idem, sinopse dos títulos de propriedade ........... | 5 |
| Compra e venda .................................. | 2 |
| Doação .......................................... | 1 |
| Informações prestadas ........................... | 57 |
| Informações pedidas ............................. | 3 |
| Correspondência ................................. | 28 |
| Total........................... | 244 |

Além do que foi apontado, o advogado da Viação Férrea acompanhou, no período relatado, cinco processos criminais, que a Justiça Pública moveu contra empregados da rêde por delitos culposos, de acidentes do tráfego, e ocorridos um em Pôrto Alegre, um em Novo Hamburgo e três em Alegrete. Foram conseguidas quatro absolvições. Um dos acusados, tendo previamente prestado fiança, aguarda o resultado da apelação que interpôs da sentença que o condenou a dois meses de prisão celular.

## INSPETORIA FEDERAL DAS ESTRADAS

Com a remoção do eng.° Alipio Gonçalves Rosauro de Almeida, para o Rio de Janeiro, voltou novamente à chefia

do 7.º Distrito da Inspetoria Federal das Estradas, hoje Departamento Nacional de Estradas de Ferro, o eng.º José Alexandre Alcaraz. Em substituição a êsse engenheiro, que foi, também, removido para o 4.º Distrito, em Belo Horizonte, foi designado o eng.º Evandro Ribeiro para a Chefia do 7.º Distrito.

Foram mantidas, com todos os funcionários dêsse importante órgão federal de fiscalização, as mais amistosas relações. A sua ação, exercida na forma do contrato em vigor, teve sempre a maior facilidade da Administração e, assim, todos os problemas de interêsse mútuo foram resolvidos com harmonias de vistas.

## COMISSÃO DE RÊDE

Continuou em serviço junto à Viação Férrea a Comissão de Rêde, composta de oficiais do Exército e de engenheiros da Estrada.

O lugar de Comissário Militar continuou ainda, no ano relatado, a ser exercido pelo Major Fernando Pires Besouchet. O Major José Luiz Bettanio Guimarães foi desligado, por ter sido designado para outra comissão.

Os engenheiros representantes da Viação Férrea na Comissão de Rêde são o Comissário Técnico, eng.º José Borges de Leão, e o Adjunto, eng.º João Corrêa Pires.

A Comissão de Rêde deu sua eficiente e expontânea colaboração à organização dos transportes que a Estrada realizou para as unidades que tomaram parte nas manobras militares dêsse ano.

Cumpre destacar aqui que a Viação Férrea vem mantendo com os representantes do Estado Maior do Exército, membros dessa Comissão, as relações mais cordiais e tudo faz para bem atender as suas solicitações no interêsse superior de sua elevada missão.

## MANOBRAS MILITARES

Realizaram-se, no Estado, no comêço do ano, as grandes manobras militares do Exército. A parte de transportes, concernente à Viação Férrea, foi desempenhada a contento geral, tendo a Estrada, no fim dos trabalhos, recebidos do sr. General Comandante da Região, o seguinte desvanecedor ofício:

> "Êste Comando tem a maior satisfação em cumprir o dever de dirigir a essa Direção os seus

mais sinceros agradecimentos pela maneira eficaz, solícita e patriótica com que a Viação Férrea do Rio Grande do Sul cooperou na Manobra, permitindo rápida e segura concentração da tropa e pronto escoamento após o exercício, além das facilidades de toda a ordem que tanto ajudaram a Direção da Manobra.

(a) **Gen. E. Leitão de Carvalho**
Cmt. da 3.ª R. M.

## SEGURO COLETIVO

Continuou a vigorar na Viação Férrea a apólice de seguro em grupo, emitida, em 1.º de agôsto de 1934, pela Companhia Nacional de Seguros de Vida "Sul América". Essa companhia, de acôrdo com as suas tradições, vem cumprindo pronta e regulármente o contrato firmado.

## SOCIEDADES FERROVIÁRIAS

Funcionam em diversos núcleos ferroviários do Estado, prestando bons serviços, as seguintes associações, que são mantidas pelo próprio pessoal:

1) Caixa de Aposentadoria e Pensões
2) Cooperativa dos Empregados
3) Associação dos Ferroviários Sul-Rio Grandenses
4) Club Ferroviário
5) Mutualidade de Ferroviários — Pôrto Alegre
6) Amparo Mútuo
7) Associação dos Empregados da Viação Férrea — Santa Maria e Rio Grande
8) Associação Beneficente dos Operários — Santa Maria
9) Sociedade Pecúlio do Aposentado
10) Previdência dos Telegrafistas
11) Biblioteca Profissional dos Operários das Oficinas de Santa Maria
12) Grêmio Apolo Cacequiense — Cacequí
13) Rio Grandense F. B. Clube — Santa Maria
14) Sociedade de Cultura e Beneficência — Bagé
15) Sociedade Beneficente 21 de abril — Santa Maria
16) Sociedade Ferroviária de Auxílio Mútuo — Cruz Alta
17) Departamento Desportivo da Viação Férrea, que tem, hoje, o nome de Nacional Atlético Clube.

Existem, além das relacionadas acima, outras sociedades de caráter desportivo, em vários pontos do Estado, também creadas e mantidas por ferroviários.

Apesar dos bons serviços prestados por todas essas sociedades, o seu número, como se vê, é evidentemente excessivo, prestando-se a uma grande dispersão de esforços e de economias. Por êsse motivo, pensa esta Diretoria em promover um movimento no sentido da unificação das referidas sociedades.

Essa idéia, que parece será bem acolhida, trará, a meu ver, os melhores resultados para a classe ferroviária.

## AQUISIÇÃO DE TRILHOS E ACESSÓRIOS NOS ESTADOS UNIDOS

Em concorrência pública aprovada pelo Govêrno do Estado, em despacho de 5 de junho de 1940, e pelo sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, em aviso n.° 2347, de 7 de agôsto do mesmo ano, foram adquiridos à "Inland Steel Company", de Chicago, trilhos e acessórios para 280 Km. de linha. O respectivo contrato de compra e venda foi assinado, no Rio de Janeiro, a 10 de setembro de 1940, entre o Govêrno do Estado e aquela companhia americana, de acôrdo com as condições que haviam sido estabelecidas no edital de concorrência n.° 1941, publicado e amplamente divulgado na imprensa local.

Para a fabricação do referido material foram adotadas as especificações standard americanas, com ligeiras modificações de adaptação às necessidades da Viação Férrea. Os trilhos foram encomendados com o peso de 37,2 Kg. por metro corrente e com o comprimento de 16 metros. Foi essa a primeira vez que o Brasil importou trilhos de comprimento superior a 12 metros e pela primeira vez também a América do Norte os fabricou para o comércio externo.

Para fiscalizar a fabricação dêsse material, foi nomeada, pelo Govêrno do Estado, uma comissão composta dos eng.os Octacílio Pereira, Attila do Amaral, Alfredo da Costa Pereira, Fernando Abott Torres e do sr. Josué Piccini, sob a chefia do primeiro, a qual partiu daqui na segunda quinzena de setembro, chegou aos Estados Unidos em outubro e iniciou os serviços de fiscalização nos primeiros dias de novembro.

Afim de serem colocados os trilhos, no trecho previsto, compreendido entre Barreto e Santa Maria, foi estabelecido, pelo eng.° chefe da 4.ª Divisão, um programa de serviço que

permitia a restauração total do dito trecho num espaço de tempo não superior a 6 meses, si os trilhos pudessem ser desembarcados em Pôrto Alegre antes de 1.° de março de 1941, como fôra estabelecido no contrato.

Para realização do referido programa, o trecho a ser refeito foi dividido em 8 secções, atendidas cada uma por três turmas, com tarefas determinadas de um modo prático e racional.

Pela primeira vez, também, o que ressalto de uma maneira particular, foram dadas providências para que os trilhos, antes de serem colocados na linha, fossem selecionados, sob o ponto de vista de sua composição química e de sua situação no respectivo lingote de fundição, afim de se possibilitar, assim, o emprêgo daqueles que ofereciam maiores garantias de resistência justamente nas curvas e nos trechos cujas condições de trabalho mais severas exigissem o melhor material.

À Comissão nomeada pelo Govêrno do Estado, além dos trabalhos propriamente de fiscalização, foram cometidos encargos de estudos e observação de assuntos do interêsse da Viação Férrea.

Êsses encargos se distribuem como segue:

Ao eng.° Attila do Amaral: Estudar as relações e cooperação das vias férreas americanas com os serviços rodoviários.

Ao eng.° Alfredo da Costa Pereira: Estudar os processos de tratamento das madeiras empregadas para dormentes e os processos de soldagem das juntas de trilhos.

Ao eng.° Fernando Abott Torres: Estudar carros-motores e composições Diesel para serviço de passageiros, e organização de oficinas e suas relações com os depósitos.

Ao sr. Josué Piccini: Estudar a organização de oficinas e depósitos, e fundição de aço.

Até 31 de dezembro do ano em relato a Comissão continuava ainda nos Estados Unidos, no desempenho das importantes incumbências que lhe foram confiadas.

## SUB-DIRETORIA

Por decreto n.° 161, de 17 de outubro de 1940, do Govêrno do Estado, foi creado, na Viação Férrea, o cargo de Sub-Diretor. Essa providência foi aprovada pelo Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, conforme se vê pela portaria n.° 227, de 24 de março dêste ano.

Para o cargo de Sub-Diretor foi nomeado, por decreto n.º 584, de 18 de outubro de 1940, o eng.º José Simeão Soeiro de Souza, que tomou posse do lugar na mesma data da nomeação.

## AMPLIAÇÃO DE PODERES DA DIRETORIA

### "Decreto n.º 182, de 6 de dezembro de 1940

Amplia as atribuições do Diretor Geral da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, autorizando-lhe a reorganizar os serviços internos e a resolver os casos omissos no regulamento e dá outras providências.

"O Interventor Federal no Estado do Rio Grande do Sul, usando de atribuições que lhe conferem os arts. 6.º, n.º I e 7.º n.º 1 do decreto-lei n. 1.202, de 8 de abril de 1939, e

considerando que a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, pelo gráu de desenvolvimento a que atingiram a extensão das suas linhas, o seu tráfego e o volume dos seus transportes, exige uma reorganização administrativa dos seus serviços, a qual, no entanto, deve se processar lenta e progressivamente;

considerando que o decreto n.º 161, de 17 de outubro dêste ano, creou o cargo de Sub-Diretor, diretamente subordinado ao Diretor Geral, ficando sob sua autoridade os serviços do Tráfego, da Locomoção, da Via Permanente e outros mais, que, a critério do Diretor Geral, forem julgados de toda a conveniência lhe atribuir;

considerando que, pelos motivos expostos, se torna necessário dar maior amplitude às atribuições administrativas do Diretor Geral, concedendo-lhe, também, a faculdade de reorganizar os serviços internos da rêde que estejam reclamando modificações urgentes para adatá-los às normas industriais e prática comercial que convém à sua exploração,

DECRETA:

Art. 1.º — Fica o Diretor Geral da Viação Férrea do Rio Grande do Sul autorizado a introduzir nos serviços internos da rêde as modificações que sirvam para atender melhor as necessidades dos transportes e a exploração comercial da rêde.

Art. 2.º — Cabe ao Diretor Geral tomar as medidas administrativas, que, de conformidade com o estabelecido no artigo precedente, forem, a seu juízo, julgadas imprecindíveis para a consecução do objetivo em vista, assim como a resolver

os casos omissos no regulamento, que foi aprovado pelo decreto n.º 4.009, de 24 de janeiro de 1928.

Parágrafo único — Essas medidas administrativas podem alcançar a transferência de funcionários, cujos cargos, nos têrmos do regulamento referido e de acôrdo com as instruções até agora vigentes, forem de nomeação do Govêrno do Estado, respeitada a equivalência da hierarquia e proventos materiais dos mesmos.

Art. 3.º — Fica revogado o art. 328.º do regulamento, aprovado pelo decreto n.º 4.009, de 24 de janeiro de 1928.

Art. 4.º — O Diretor Geral da Viação Férrea é autorizado a baixar as portarias, que julgar convenientes, para realizar as medidas previstas no artigo primeiro.

Art. 5.º — Revogam-se as demais disposições em contrário.

Palácio do Govêrno, em Pôrto Alegre, 6 de dezembro de 1940.

(a) **O. Cordeiro de Farias**
(a) **A. Meirelles Leite".**

E, assim, Sr. Secretário, dou por finda a Introdução ao RELATÓRIO de 1940, na qual julguei de meu dever passar em revista os fatos mais notáveis ocorridos no mesmo ano e pôr em especial relêvo os índices numéricos que mais impressionam, pela sua significação, às administrações ferroviárias e definem os resultados práticos dos transportes realizados.

Orientado, com êsses elementos resumidos e mais os relatórios que adiante se seguem, nos quais cada departamento desta via férrea historia pormenorizadamente as suas atividades, durante o ano transato, podeis bem apreciar a ação da administração da Viação Férrea no exercício findo.

E, não desejando passar sem uma especial referência o trabalho dos nossos dedicados servidores, tenho o prazer de declarar-vos que todos os auxiliares da administração, senhores engenheiros sub diretor e ajudatnes, chefes de Divisão e de Serviço e todo o pessoal ferroviário que empregou sua atividade nesta Estrada em 1940, fazem jús aos meus melhores agradecimentos pelo auxílio prestimoso e eficiente colaboração que, todos, sem distinção de categorias, emprestaram aos serviços da Rêde, mantendo íntegro o bom nome e o prestígio de que sempre a Viação Férrea usufruiu no seio do povo riograndense.

Pôrto Alegre, em 31 de outubro de 1941.

**Ten. Cel. Eng.º João Valdetaro de Amorim e Mello**
Diretor Geral

## ALMOXARIFADO

O movimento de entradas, durante o ano de 1940, foi inferior ao de 1939 e o de saídas, superior, conforme demonstra o quadro seguinte:

| ANOS | ENTRADAS | SAÍDAS |
|---|---|---|
| 1939 ........................ | 59.486:800$710 | 54.925:704$310 |
| 1940 ........................ | 50.536:736$740 | 55.462:049$640 |
| Diferenças............ | — 8.950:063$970 | + 536:345$330 |

Acha-se assim discriminado, em 1940, o movimento geral do Almoxarifado:

Existência em 1.º de janeiro de 1940... 25.463:612$160

ENTRADAS:

| | |
|---|---|
| por compras .............................. | 45.846:204$700 |
| por objetos manufaturados nas Oficinas e na Fábrica de Artefactos de Cimento.. | 4.147:271$400 |
| por devoluções ........................... | 561:584$040 |
| Total ...................... | 76.018:672$300 |
| **A deduzir:** | |
| Faltas verificadas em Inventários......... | 18:323$400 |
| Total Geral ................. | 76.000:348$900 |
| Saídas durante o ano........ | 55.462:049$640 |
| Saldo para 1941............. | 20.538:299$260 |

As importâncias dispendidas com a aquisição e confecção de materiais, em 1940, incluídas as despesas de manipulação e outras, — estão assim representadas, comparativamente com as do ano de 1939:

| MATERIAIS | 1939 | 1940 |
|---|---|---|
| Carvão Nacional ............ | 16.253:833$530 | 20.338:912$160 |
| Carvão briquete ............ | 9.509:564$060 | 641:981$520 |
| Lenha ...................... | 6.137:402$510 | 7.472:578$390 |
| Dormentes de lei............ | 6.296:077$190 | 5.335:307$640 |
| Madeiras ................... | 1.055:762$190 | 988:831$980 |
| Acessórios para trilhos....... | 1.381:929$510 | 952:255$640 |
| Diversos e papelaria.......... | 17.712:933$210 | 14.136:267$570 |
| Materiais de linha........... | — | 127:341$200 |
| Totais ...................... | 58.347:502$200 | 49.993:476$100 |
| Diferença para menos em 1940 | — | 8.354:026$100 |

Essas parcelas representam somente os valores dos materiais que passaram pelo estoque do Almoxarifado. As aquisições de materiais imputados diretamente às contas de saídas, não estão, pois, nelas incluídas.

Verifica-se pelo demonstrativo supra, que o movimento de compras, em 1940, foi inferior ao de 1939, em 8.354:026$100, devido às restrições, em consequências das dificuldades decorrentes da atual conflagração européia, nas compras de materiais de procedência estrangeira, principalmente de carvão em briquetes, que não foi comprado em 1940, e a importância que nesse título aparece é relativa à manipulação do que já havia em estoque e às despesas portuárias e alfandegárias atrasadas.

Essa restrição forçada nas compras, não teve, porém, maiores reflexos, graças à medida de previdência tomada em 1937 e 1938, pela qual os estoques de alguns materiais de procedência estrangeira, de maior consumo, foram reforçados, diante da iminência da guerra, já então em franca efervescência.

Não fôra isso, estaria, agora, a Viação Férrea privada de muitos dêsses materiais ou pagando-os, quando houvesse possibilidade de sua importação, por preços quase proibitivos.

O saldo de 20.538:299$260 transposto para o exercício de 1941, é constituído pelas parcelas seguintes:

| | |
|---|---|
| Acessórios para trilhos............ | 683:966$550 |
| Dormentes de lei.................... | 1.375:990$250 |
| Carvão nacional .................. | 439:800$980 |
| Carvão em briquete .............. | 2.075:835$260 |
| Lenha .............................. | 780:065$480 |
| Nó de pinho ....................... | 137:252$110 |
| Ferro em barras e chapas.......... | 1.748:875$700 |
| Aço em barras e chapas.......... | 1.135:206$820 |
| Latão em barras e chapas......... | 129:717$130 |
| Cobre em barras e chapas......... | 100:277$200 |
| Cobre para fundição............... | 130:696$190 |
| Madeiras ........................... | 298:522$540 |
| Bronze fundido .................... | 211:887$390 |
| Ferro fundido ..................... | 256:920$570 |
| Parafusos e porcas................ | 374:944$410 |
| Tubos para caldeiras.............. | 209:638$790 |
| Aros para locomotivas e veículos... | 1.291:433$540 |
| Eixos de aço ...................... | 166:018$120 |
| Molas para locomotivas e veículos.. | 751:835$630 |
| Papelaria e objetos para escritório. | 351:973$680 |
| Gasolina e querosene............. | 61:230$190 |
| Óleos diversos .................... | 291:871$190 |
| Materiais de linha ............... | 879:125$260 |
| Materiais para construção de 22 carros de passageiros............ | 461:631$530 |
| Materiais diversos ............... | 6.141:085$270 |
| Desincrustante Dearborn, fórmula 300 ............................ | 52:497$480 |
| Total.............................. | 20.538:299$260 |

**Recebimento de carvão nacional**

Foram recebidas do Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração, durante o ano de 1940, — 326.558,890 toneladas dêsse combustível, nos seguintes portos:

| Pôrto de: | Quantidade | Média mensal aproximada |
|---|---|---|
| | T | T |
| Rio Grande .................. | 13.554,390 | 1.129,532 |
| Pelotas ..................... | 68.868,160 | 5.739,013 |
| Cabo aéreo .................. | 209.159,860 | 17.429,990 |
| Pôrto Alegre ................ | 34.976,480 | 2.914,710 |
| | 326.558,890 | 27.213,245 |

**Consumo de carvão nacional**

Nesse mesmo período, foram consumidas 325.720,550 toneladas, contra 287.996,008 ditas em 1939. Houve, conseguintemente, sôbre êste último ano, um acréscimo de 37.724,542 toneladas.

O consumo mensal foi:

| | T |
|---|---|
| Janeiro .................... | 27.107,390 |
| Fevereiro .................. | 23.885,990 |
| Março ...................... | 27.518,570 |
| Abril ...................... | 24.233,490 |
| Maio ....................... | 28.252,070 |
| Junho ...................... | 30.916,130 |
| Julho ...................... | 32.946,730 |
| Agôsto ..................... | 30.412,990 |
| Setembro ................... | 25.818,140 |
| Outubro .................... | 27.325,060 |
| Novembro ................... | 24.328,560 |
| Dezembro ................... | 22.975,430 |
| Total................ | 325.720,550 |

O movimento geral do ano de 1940, em números redondos, comparado com o do ano de 1939, assim se apresenta:

| MOVIMENTO GERAL | 1939 | 1940 |
|---|---|---|
| | T | T |
| Saldo em 1.° de janeiro............ | 6.964 | 5.670 |
| Recebimento durante o ano........ | 286.490 | 326.559 |
| Ajuste de inventário................ | 212 | 175 |
| | 293.666 | 332.404 |
| Consumidas durante o ano.......... | 287.996 | 325.720 |
| Saldo real em 31/12................ | 5.670 | 6.684 |

**Carvão briquete**

Em 1.° de janeiro de 1940, havia um saldo dêsse combustível de 20.517,882 toneladas, e durante o ano não houve recebimento dêsse combustível, pelos motivos já expostos.

Em resumo, o movimento geral do ano foi:

| | T |
|---|---|
| Saldo em 1.°/1/940............ | 20.517,882 |
| Ajuste de inventário ......... | 131,240 |
| Total ......................... | 20.649,122 |
| Consumidas durante o ano..... | 12.858,918 |
| | T |
| Saldo para 1.°/1/941........... | 7.790,204 |

Foram consumidas, pois, menos 24.388,290 toneladas em relação ao ano de 1939, cujo consumo atingiu a 37.247,208 toneladas.

**Lenha**

As entradas de lenha durante o ano foram de 688.883,500 metros cúbicos, na importância de 7.477:723$890, inclusive 14.730 metros cúbicos extraídos dos Hortos Florestais da Viação Férrea, situados nos municípios de São Leopoldo, Montenegro, Santana, Itaquí e Uruguaiana, no valor de.... 160:985$040 e mais 5.145,500 metros cúbicos no valor de 5:145$500 de ajuste de inventários, com todas as despesas de manipulação e transporte.

Resumindo:

| | m³ | |
|---|---|---|
| Entradas por compra, de diversos | 669.008 | 7.311:593$350 |
| Entradas por compra, dos Hortos | 14.730 | 160:985$040 |
| Entradas por ajuste de inventários | 5.145,5 | 5:145$500 |
| | m³ | |
| Total................. | 688.883,5 | 7.477:723$890 |

O preço médio de saída do ano, foi de 10$643 por metro cúbico.

O consumo dêsse combustível, foi de 715.378 metros cúbicos em 1940 e, em 1939, de 547.690 metros cúbicos.

O saldo recebido do ano anterior foi de 66.002 m³.

**Nós de pinho**

Atingiram a 44.994 metros cúbicos as entradas de nós de pinho em 1940, no valor de 953:545$850, inclusive despesas de manipulação e transporte.

Foram consumidos 40.624,500 metros cúbicos nesse mesmo período, contra 20.070 metros cúbicos em 1939.

**Dormentes padrão**

Entraram durante o ano de 1940 — 590.852 peças, no valor de 5.249:736$810, inclusive todas as despesas de manipulação e transporte. Êsse ano recebeu do anterior um saldo de 201.282 peças.

O consumo foi de 654.902 peças nesse mesmo ano, e de 571.928 em 1939.

**Dormentes especiais**

O total de dormentes especiais para desvio, pontes e linha internacional, entrado durante o ano, alcançou a 4.708 peças, no valor de 73:476$380, com as respectivas despesas de manipulação e transporte.

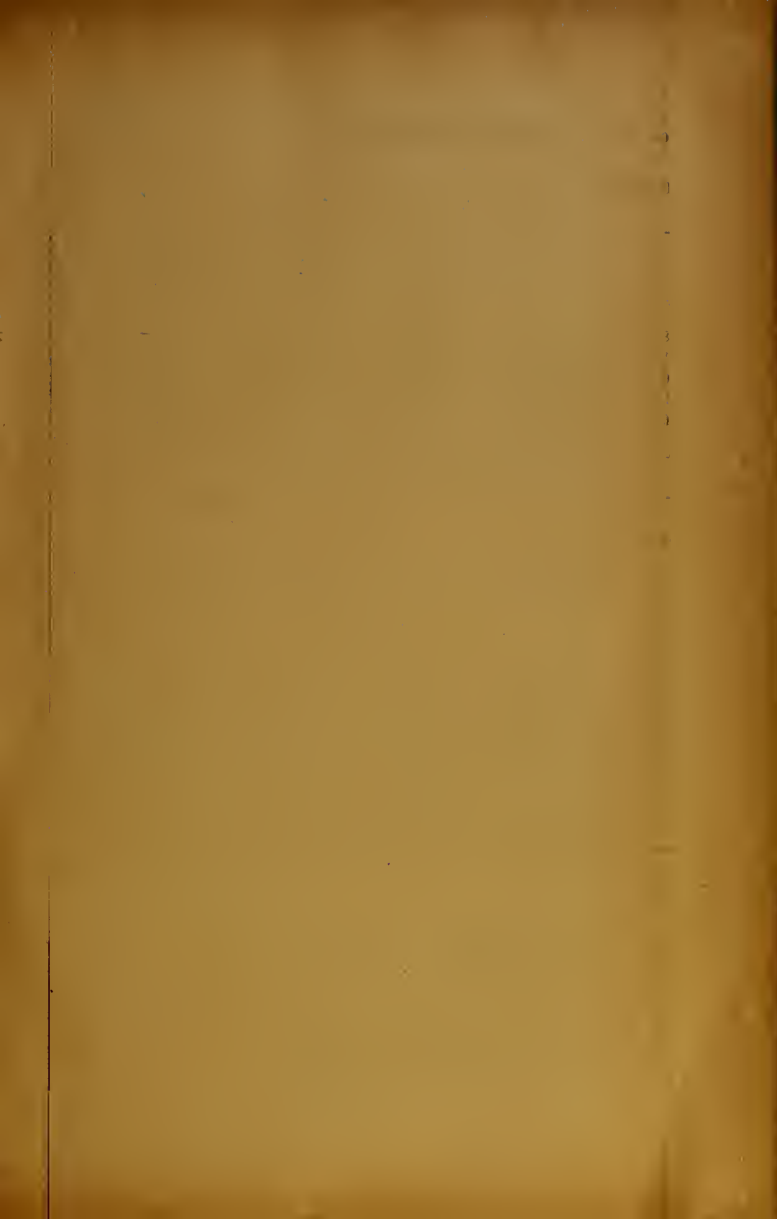
Foram consumidas, em 1940, — 10.098 peças e, em 1939, — 20.338.

O saldo em 1.º de janeiro de 1940, era de 15.103 peças.

**Moirões**

Em 1.º de janeiro de 1940, havia um saldo de 10.511 peças dêsse material.

As entradas foram, no decorrer do ano, de 5.067 peças, na importância de 19:688$780.

Foram gastas 8.643 peças, nesse ano, contra 17.768 em 1939.

## Resumo geral dos fornecimentos feitos pelo Almoxarifado em 1940

### PRIMEIRO SEMESTRE

| DESIGNAÇÃO | Janeiro | Fevereiro | Março | Abril | Maio | Junho | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Administração Central ...... | 28.423$000 | 14:704$600 | 36:520$800 | 31:849$700 | 31:572$200 | 81:043$800 | 224:114$100 |
| Tráfego ........ | 94:969$900 | 106:800$000 | 100:396$100 | 106:176$000 | 109:712$200 | 108:611$700 | 626:665$900 |
| Locomoção .. .......... | 2.873:193$500 | 2.809:603$700 | 2.920:432$000 | 3.016:522$900 | 3.213:373$200 | 3.182:916$500 | 18.016:041$800 |
| Via e Edifícios. ........ | 602:736$300 | 634:928$300 | 739:592$200 | 766:710$400 | 789:169$700 | 604:257$800 | 4.137:394$700 |
| Reaparelhamento e Diversos.. | 532:723$900 | 584:633$600 | 617:101$000 | 630:699$600 | 749:655$900 | 689:298$100 | 3.804:112$100 |
| TOTAL DO 1.º SEMESTRE | 4.132:046$600 | 4.150:670$200 | 4.414:042$100 | 4.551:958$600 | 4.893:483$200 | 4.666:127$900 | 26.808:328$600 |

### SEGUNDO SEMESTRE

| DESIGNAÇÃO | Julho | Agôsto | Setembro | Outubro | Novembro | Dezembro | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Administração Central ....... | 39:240$900 | 47:144$600 | 12:364$700 | 33:789$800 | 30:232$700 | 29:450$500 | 222:223$200 |
| Tráfego ...... .. ........... | 131:880$900 | 176:558$600 | 106:112$200 | 141:878$700 | 105:907$600 | 121:715$500 | 784:053$500 |
| Locomoção ...... ......... | 3.277:756$900 | 3.058:311$700 | 2.751:500$800 | 2.908:377$500 | 2.717:498$700 | 2.600:248$500 | 17.313:694$100 |
| Via e Edifícios..... ......... | 784:515$700 | 1.127:059$900 | 843:133$500 | 799:265$900 | 838:735$200 | 752:091$700 | 5.144:801$900 |
| Reaparelhamento e Diversos.. | 818:255$100 | 967:024$500 | 654:623$800 | 674:795$600 | 874:610$300 | 688:397$800 | 4.677:725$100 |
| TOTAL DO 2.º SEMESTRE | 5.051:669$500 | 5.376:099$300 | 4.397:735$000 | 4.658:107$500 | 4.566:984$500 | 4.191:904$000 | 28.142:499$800 |

### R E S U M O :

Fornecimentos:

| | | |
|---|---|---|
| PRIMEIRO SEMESTRE .......................... | 26.808:328$600 | |
| SEGUNDO SEMESTRE ............................ | 28.142:499$800 | 54.950:828$400 |

Material devolvido, creditado às saídas mensais:

| | | |
|---|---|---|
| PRIMEIRO SEMESTRE .......................... | 274:004$880 | |
| SEGUNDO SEMESTRE ............................ | 237:216$360 | 511:221$240 |
| | | 55.462:049$640 |

9 a 12

## DEPARTAMENTO DO PESSOAL

O Departamento do Pessoal entrou, em 1940, no seu terceiro ano de existência. E' lícito dizer-se que o trabalho se processou com bem maior eficiência, não obstante estar, ainda, no período de organização a Secção de Assentamentos.

Na Secção em referência, cujo volume de trabalho avulta de dia para dia, já foram fichados com os respectivos históricos perfeitamente regularizados, cêrca de 2.500 funcionários. Restam, assim, para serem fichados, aproximadamente, 10.000 ferroviários.

A organização dêsse serviço é de molde a permitir que sejam fichados no menor lapso de tempo possível, considerável número de empregados, o que traz, visíveis vantagens para os trabalhos, em geral, dêste Departamento.

Para fichar um empregado são necessários os seguintes elementos:

1.º — Fôlha de admissão (X — 16);
2.º — Ficha de identificação (X — 16 bis);
3.º — Exame médico;
4.º — Fotografia.

Com êsses elementos é considerado fichado um funcionário admitido aos serviços da Viação Férrea.

Na Secção de Assentamentos registram-se, também, promoções, remoções e demissões, mediante os respectivos documentos que são remetidos àquela Secção pela Divisão competente. Enfim, toda a alteração sofrida na situação de qualquer funcionário, fica perfeitamente consignada na ficha respectiva.

Procura-se dar mais impulso a êsse serviço para assim obter do mesmo o máximo de eficiência possível.

O movimento geral do Departamento do Pessoal no ano de 1940, foi o seguinte:

**Secção de Expediente**

| | |
|---|---|
| Licenças-prêmio | 20 |
| Tratamentos de saúde, interêsse e férias | 6.617 |
| Indenizações por acidente do trabalho | 62 |
| Pagamentos relativos a funerais | 84 |
| Gratificações adicionais | 269 |
| Pagamentos de vencimentos atrasados | 8 |
| Total geral | 7.060 |

**Secção de Assentamentos**

Foram registrados nesta Secção 7.302 funcionários, assim discriminados:

| | |
|---|---|
| Diretoria | 32 |
| Departamento do Pessoal | 23 |
| Almoxarifado | 855 |
| 1.ª Divisão | 326 |
| 2.ª Divisão | 2.075 |
| 3.ª Divisão | 2.138 |
| 4.ª Divisão | 1.442 |
| 5.ª Divisão | 411 |
| Total geral | 7.302 |

Em 1940 foram nomeados 41 escriturários de 4.ª classe. sendo 38 aprovados no concurso realizado no ano de 1938 e 3 no efetuado em 1940.

**Gabinete Jurídico**

Deram entrada no Gabinete Jurídico, durante o ano de 1940, 614 expedientes e foram emitidos os seguintes pareceres:

| | |
|---|---|
| Gratificações adicionais | 88 |
| Inquéritos Administrativos e assuntos relativos | 65 |
| Correção de nomes | 199 |
| Auxílio para funerais | 20 |
| Aposentadorias e Pensões | 2 |
| Contagem de tempo de serviço e antiguidade | 51 |
| Diferença de vencimentos | 8 |
| Estabilidade funcional | 8 |

| | |
|---|---:|
| Honorários médicos | 2 |
| Acidentes do trabalho e assuntos conexos | 103 |
| Férias regulamentares | 4 |
| Fornecimento de certidão | 11 |
| Movimento de pessoal | 5 |
| Naturalização de estrangeiros | 5 |
| Serviço Militar | 6 |
| Pedidos de reintegração | 7 |
| Remessas e petições perante a Justiça do Trabalho | 16 |
| Contestações e razões perante a Justiça Ordinária | 23 |
| Vencimentos atrasados e impagos | 23 |
| Duração do trabalho ferroviário | 6 |
| Quotas de subsistência | 3 |
| Exonerações de funcionários | 8 |
| Outros assuntos | 59 |
| Total | 722 |

Para representar a Viação Férrea em ações que a mesma foi parte, o Gabinete Jurídico se fez presente, em 1940, nos fôros de Canôas, São Leopoldo, Cachoeira, Rio Pardo, Santa Maria, Cruz Alta, Passo Fundo, José Bonifácio, São Borja, São Gabriel, Bagé e Rio Grande.

**Secção de Fôlhas de Pagamento**

Afim de completar as finalidades precipuas do Departamento do Pessoal, está em estudos a organização da Secção de Fôlhas de Pagamento e atividades correlatas, o que vem sendo elaborado atendendo-se à moderna mecanização dos serviços.

A Secção em apreço virá preencher uma grande e visível lacuna, e trará um maior rendimento para os serviços comuns da Secção de Expediente, hoje grandemente sobrecarregada, com ocupações que, propriamente, não lhe dizem respeito.

**Comissão de Inquéritos Administrativos**

Durante o ano de 1940 funcionou com a devida regularidade a Comissão de Inquéritos Administrativos, que passou a ser subordinada a êste Departamento.

No exercício de 1940, essa Comissão realizou 26 inquéritos, assim especificados:

| | |
|---|---|
| Abandono do cargo.................. | 10 |
| Embriaguês ........................ | 5 |
| Improbidade ....................... | 4 |
| Furto ............................. | 2 |
| Apropriação indébita .............. | 2 |
| Insubordinação .................... | 1 |
| Agressão à mão armada.............. | 1 |
| Atos atentatórios à moral.......... | 1 |
| Total.............................. | 26 |

Enquanto que no ano de 1939 foram realizados 46 inquéritos, no ano findo foram realizados, apenas, 26, o que muito vem abonar a disciplina que reina no meio ferroviário.

# 1.ª DIVISÃO

## CONTABILIDADE E ESTATÍSTICA

### RESULTADO DA EXPLORAÇÃO DO TRÁFEGO

O resultado da exploração do tráfego, em 1940, foi o seguinte:

| | |
|---|---|
| Receita bruta .................. | 109.034:070$300 |
| Despesa de custeio.............. | 109.783:041$000 |
| Déficit ........................ | 748:970$700 |
| Coeficiente de tráfego.......... | 100,69 % |

---

| | |
|---|---|
| Receita orçada para 1940........ | 116.098:600$000 |
| Receita arrecadada em 1940...... | 109.034:070$300 |
| Diferença para menos da orçada | 7.064:529$700 |

| | |
|---|---|
| Despesa orçada para 1940....... | 116.098:600$000 |
| Despesa realizada em 1940...... | 109.783:041$000 |
| Diferença para menos da orçada. | 6.315:559$000 |

## Resultados por mês

| MESES | Receita | Despesa | Saldo | Déficit | Coeficiente |
|---|---|---|---|---|---|
| Janeiro | 9.411:980$900 | 8.899:710$600 | 512:270$300 | — | 94,56 % |
| Fevereiro | 9.439:027$800 | 8.675:771$400 | 763:256$400 | — | 91,91 % |
| Março | 11.247:201$400 | 8.977:941$000 | 2.269:260$400 | — | 79,82 % |
| Abril | 9.625:910$300 | 9.414:712$400 | 211:197$900 | — | 97,81 % |
| Maio | 9.799:617$400 | 9.512:375$000 | 287:242$400 | — | 97,07 % |
| Junho | 9.072:599$000 | 9.281:986$700 | — | 209:387$700 | 102,31 % |
| Total do 1.° semestre | 58.596:336$800 | 54.762:497$100 | 3.833:839$700 | — | 93,46 % |
| Julho | 8.886:204$500 | 9.685:229$600 | — | 799:025$100 | 108,99 % |
| Agôsto | 7.717:571$000 | 9.721:107$100 | — | 2.003:536$100 | 125,96 % |
| Setembro | 7.333:761$200 | 8.928:764$000 | — | 1.595:002$800 | 121,75 % |
| Outubro | 8.826:947$400 | 9.139:969$300 | — | 313:021$900 | 103,55 % |
| Novembro | 8.674:591$000 | 8.819:781$300 | — | 145:190$300 | 101,67 % |
| Dezembro | 8.998:658$400 | 8.725:692$600 | 272:965$800 | — | 96,97 % |
| Total do 2.° semestre | 50.437:733$500 | 55.020:543$900 | — | 4.582:810$400 | 109,09 % |
| Total do ano | 109.034:070$300 | 109.783:041$000 | — | 748:970$700 | 100,69 % |
| Média mensal | 9.086:172$525 | 9.148:586$750 | — | 62:414$225 | — |

## Discriminação da receita, por espécie, nos últimos doze anos

| TITULOS | 1929 | 1930 | 1931 | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936 | 1937 | 1938 | 1939 | 1940 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Passageiros | 12.249:771$800 | 12.681:760$180 | 10.651:417$810 | 12.400:274$440 | 11.318:320$800 | 12.013:784$400 | 12.570:496$200 | 14.610:499$200 | 18.292:707$800 | 19.518:916$700 | 19.866:854$800 | 21.445:964$700(*) |
| Bagagens | 364:252$180 | 320:407$220 | 305:650$200 | 241:880$300 | 327:095$100 | 277:855$500 | 316:296$600 | 300:685$500 | 316:592$300 | 300:670$100 | 272:545$900 | 239:921$400 |
| Encomendas | 3.214:043$920 | 3.141:755$130 | 2.172:640$630 | 3.191:019$900 | 2.700:270$400 | 2.659:472$900 | 2.902:803$800 | 3.587:115$900 | 3.937:961$700 | 4.006:042$600 | 3.784:526$800 | 3.895:129$900 |
| Mercadorias | 19.181:744$250 | 37.533:835$180 | 36.887:768$650 | 35.321:590$140 | 44.282:252$400 | 47.570:260$910 | 51.660:861$520 | 54.781:936$000 | 59.782:991$100 | 62.278:045$400 | 66.361:351$800 | 63.464:427$400(*) |
| Animais em trens de carga | 2.194:182$800 | 3.708:126$900 | 2.357:763$400 | 1.863:543$120 | 1.853:921$500 | 2.099:342$100 | 2.581:418$800 | 3.108:508$800 | 1.658:662$000 | 5.257:009$800 | 6.474:806$000 | 8.828:039$700 |
| Animais em trens de passageiros | 145:898$920 | 285:619$480 | 145:611$600 | 357:635$640 | 222:294$900 | 276:655$100 | 333:873$900 | 227:311$700 | 279:946$500 | 322:856$300 | 317:278$700 | 361:187$100 |
| Telegramas | 118:208$380 | 101:293$860 | 91:577$960 | 141:026$120 | 150:886$100 | 146:545$100 | 158:402$000 | 181:170$600 | 210:044$750 | 198:939$000 | 194:984$800 | 195:415$700 |
| Armazenagens | 159:852$230 | 135:485$650 | 104:488$450 | 91:954$200 | 98:483$000 | 165:574$900 | 185:141$800 | 138:601$500 | 165:735$400 | 195:216$500 | 221:703$100 | 191:614$500 |
| Taxa ad-valorem | 4.782:064$640 | 3.843:267$300 | 3.633:735$440 | 3.428:689$100 | 3.777:454$500 | 3.818:335$400 | 1.754:725$100 | 6.319:488$800 | 7.492:313$700 | 7.907:133$600 | 8.155:423$600 | 7.863:228$700 |
| Rendas diversas | 3.662:824$660 | 3.808:047$550 | 3.147:242$140 | 4.191:113$890 | 4.313:269$610 | 4.554:188$860 | 4.726:170$500 | 4.091:235$400 | 5.177:045$000 | 2.449:920$450 | 4.675:223$200 | 2.549:141$200(*) |
| Totais | 76.072:843$780 | 65.559:588$450 | 59.827:896$280 | 61.234:727$150 | 69.044:248$310 | 73.612:015$170 | 80.190:190$220 | 87.346:553$400 | 100.314:000$250 | 104.117:900$250 | 110.324:698$700 | 109.034:070$300 |

NOTA (*) Em virtude de nova classificação de contas, o título "Passageiros" aparece, em 1940, acrescido da parcela de 826:766$600, referente a "Leitos e poltronas". Também o título "Mercadorias" foi acrescido de 1.124:174$000 correspondentes a "Carga, descarga, baldeação e notas". Essas parcelas, pelo critério anterior, estariam incluídas no título "Rendas diversas".

19 u 24

Desde a data da encampação pelo Govêrno do Estado, os resultados foram os seguintes:

| A N O S | Receita | Despesa | Saldo | Déficit | Coeficiente |
|---|---|---|---|---|---|
| 1920 — 6 meses.......... | 9.396:385$350 | 9.658:552$690 | — | 262:167$340 | 102,79 |
| 1921 .................... | 31.758:541$990 | 30.230:737$680 | 1.527:804$310 | — | 95,19 |
| 1922 .................... | 35.777:771$020 | 34.836:213$720 | 941:557$300 | — | 97,37 |
| 1923 .................... | 35.596:644$650 | 39.475:139$410 | — | 3.878:494$760 | 110,90 |
| 1924 .................... | 42.819:258$790 | 46.619:488$110 | — | 3.800:229$320 | 108,88 |
| 1925 .................... | 53.124:937$080 | 56.511:839$520 | — | 3.386:902$440 | 106,38 |
| 1926 .................... | 51.612:356$810 | 55.364:602$530 | — | 3.752:245$720 | 107,27 |
| 1927 .................... | 63.560:529$880 | 61.925:159$140 | 1.635:370$740 | — | 97,43 |
| 1928 .................... | 68.636:240$010 | 66.154:306$560 | 2.481:933$450 | — | 96,38 |
| 1929 .................... | 76.072:843$780 | 70.866:275$740 | 5.206:568$040 | — | 93,15 |
| 1930 .................... | 65.559:588$450 | 66.870:250$400 | — | 1.310:661$950 | 102,00 |
| 1931 .................... | 59.827:896$280 | 61.931:660$090 | — | 2.103:763$810 | 103,52 |
| 1932 .................... | 61.234:727$150 | 61.062:288$580 | 172:438$570 | — | 99,72 |
| 1933 .................... | 69.044:248$310 | 63.026:922$260 | 6.017:326$050 | — | 91,28 |
| 1934 .................... | 73.612:015$170 | 64.118:074$080 | 9.493:941$090 | — | 87,10 |
| 1935 .................... | 80.190:190$220 | 66.127:606$300 | 14.062:583$920 | — | 82,46 |
| 1936 .................... | 87.346:553$400 | 75.144:848$070 | 12.201:705$330 | — | 86,03 |
| 1937 .................... | 100.314:000$250 | 87.135:000$150 | 13.179:000$100 | — | 86,86 |
| 1938 .................... | 104.117:900$250 | 108.744:942$400 | — | 4.627:042$150 | 104,44 |
| 1939 .................... | 110.324:698$700 | 107.945:475$700 | 2.379:223$000 | — | 97,84 |
| 1940 .................... | 109.034:070$300 | 109.783:041$000 | — | 748:970$700 | 100,69 |
| Totais............... | 1.388.961:397$840 | 1.343.532:424$130 | 45.428:973$710 | — | 96,73 |

NOTA: Êste quadro aparece, êste ano, com algumas alterações, em virtude do ajuste de certas contas entre os Contratantes (1920, 1921 e 1922), bem como por fôrça de diversas glosas feitas pelas Juntas de Tomadas de Contas.

## Discriminação da receita pelas diversas contas

| CONTAS | 1939 | | 1940 | |
|---|---|---|---|---|
| | Receita | % do total | Receita | % do total |
| Público | 89.601:028$500 | 92,30 % | 87.323:880$200 | 88,90 % |
| Govêrno Federal | 3.444:805$800 | 3,55 % | 5.893:711$300 | 6,00 % |
| Governos Estaduais, Municipais e Emprêsas | 1.334:234$000 | 1,37 % | 1.234:648$500 | 1,25 % |
| Fundo de' Melhoramentos e Subvenção da União | 2.697:295$700 | 2,78 % | 3.782:430$200 | 3,85 % |
| Total | 97.077:364$000 | 100,00 % | 98.234:670$200 | 100,00 % |
| Rendas diversas | 13.247:334$700 | — | 10.799:400$100 | — |
| Total da receita | 110.324:698$700 | — | 109.034:070$300 | — |

**Demonstração da despesa de custeio, por semestre e por Divisão, em 1940**

| TÍTULOS | Pessoal | Material | Total | % do total |
|---|---|---|---|---|
| **1.° Semestre** | | | | |
| Administração Central | 2.848:247$500 | 2.012:200$300 | 4.860:447$800 | 8,87 |
| Tráfego | 8.967:624$300 | 1.417:824$100 | 10.385:448$400 | 18,96 |
| Locomoção | 8.723:746$100 | 19.215:289$400 | 27.939:035$500 | 51,02 |
| Via Permanente | 7.215:908$700 | 4.361:656$700 | 11.577:565$400 | 21,15 |
| Total do 1.° Semestre | 27.755:526$600 | 27.006:970$500 | 54.762:497$100 | 100,00 |
| **2.° Semestre** | | | | |
| Administração Central | 2.760:666$200 | 2.093:308$700 | 4.853:974$900 | 8,82 |
| Tráfego | 8.957:444$900 | 1.268:402$100 | 10.225:847$000 | 18,59 |
| Locomoção | 8.815:478$400 | 18.555:090$500 | 27.370:568$900 | 49,75 |
| Via Permanente | 7.276:776$000 | 5.293:377$100 | 12.570:153$100 | 22,84 |
| Total do 2.° Semestre | 27.810:365$500 | 27.210:178$400 | 55.020:543$900 | 100,00 |
| **Total do ano** | | | | |
| Administração Central | 5.608:913$700 | 4.105:509$000 | 9.714:422$700 | 8,85 |
| Tráfego | 17.925:069$200 | 2.686:226$200 | 20.611:295$400 | 18,77 |
| Locomoção | 17.539:224$500 | 37.770:379$900 | 55.309:604$400 | 50,38 |
| Via Permanente | 14.492:684$700 | 9.655:033$800 | 24.147:718$500 | 22,00 |
| Total geral | 55.565:892$100 | 54.217:148$900 | 109.783:041$000 | 100,00 |

## Demonstração da receita de 1940, por semestre

| TÍTULOS | Número e toneladas | Passageiros quilômetro e Toneladas quilômetro | Receita | % do total |
|---|---|---|---|---|
| **1.° Semestre** | | | | |
| Passageiros ......... | 1.335.086 | 133.177.838 | 11.145:802$500 | 19,02 |
| Bagagens ............ | 555,373 | 192.522 | 133:651$200 | 0,23 |
| Encomendas ......... | 18.203,169 | 3.273.260 | 2.099:749$600 | 3,58 |
| Mercadorias ......... | 769.977,458 | 265.469.501 | 32.073:945$200 | 54,74 |
| Animais em trens de passageiros ....... | 1.099,500 | 225.281 | 139:145$700 | 0,24 |
| Animais em trens de carga ............. | 108.171,500 | 39.189.547 | 6.170:157$200 | 10,53 |
| Rendas diversas ..... | — | — | 6.833:885$400 | 11,66 |
| Total do 1.° Semestre | — | — | 58.596:336$800 | 100,00 |
| **2.° Semestre** | | | | |
| Passageiros ......... | 1.183.303 | 111.243.641 | 10.300:162$200 | 20,42 |
| Bagagens ............ | 431,655 | 160.312 | 106:270$200 | 0,21 |
| Encomendas ......... | 17.241,672 | 2.968.412 | 1.795:380$300 | 3,56 |
| Mercadorias ......... | 752.801,776 | 256.490.409 | 31.390:482$200 | 62,24 |
| Animais em trens de passageiros ....... | 1.564,950 | 360.025 | 222:041$400 | 0,44 |
| Animais em trens de carga ............. | 46.003,800 | 20.413.693 | 2.657:882$500 | 5,27 |
| Rendas diversas ..... | — | — | 3.965:514$700 | 7,86 |
| Total do 2.° Semestre | — | — | 50.437:733$500 | 100,00 |
| **Total do ano** | | | | |
| Passageiros ......... | 2.518.389 | 244.421.479 | 21.445:964$700 | 19,67 |
| Bagagens ............ | 987,028 | 352.834 | 239:921$400 | 0,22 |
| Encomendas ......... | 35.444,841 | 6.241.672 | 3.895:129$900 | 3,57 |
| Mercadorias ......... | 1.522.779,234 | 521.959.910 | 63.464:427$400 | 58,21 |
| Animais em trens de passageiros ....... | 2.664,450 | 585.306 | 361:187$100 | 0,33 |
| Animais em trens de carga ............. | 154.175,300 | 59.603.240 | 8.828:039$700 | 8,10 |
| Rendas diversas ..... | — | — | 10.799:400$100 | 9,90 |
| Total do ano........ | — | — | 109.034:070$300 | 100,00 |

**Quadro discriminativo das mercadorias cujos transportes foram remuneradores, em 1940, isto é, produziram receita superior ao custo médio da tonelada quilômetro ($154417), comparadas com o ano anterior**

| DISCRIMINAÇÃO | Toneladas-quilômetro | | Receita por tonelada-quilômetro | |
|---|---|---|---|---|
| | 1939 | 1940 | 1939 | 1940 |
| **Agricultura** | | | | |
| Açúcar | 16.162.137 | 15.464.891 | $176 | $174 |
| Fumo | 7.775.701 | 6.340.153 | $205 | $199 |
| **Minas** | | | | |
| Águas minerais, naturais | 326.240 | 414.800 | $160 | $155 |
| Gasolina (acondicionada) | 5.415.140 | 5.182.480 | $271 | $270 |
| Óleos minerais (acondicionados) | 2.755.400 | 1.852.980 | $162 | $179 |
| Querosene | 1.911.469 | 1.900.062 | $276 | $273 |
| **Manufaturas** | | | | |
| Produtos não codificados | 4.034.297 | 3.433.974 | $330 | $334 |
| Aço, ferro, etc. | 2.817.238 | 1.892.192 | $189 | $183 |
| Acessórios para automóveis | 303.864 | 303.997 | $490 | $457 |
| Ácidos diversos para fins industriais | 101.196 | 87.001 | $276 | $294 |
| Aguardente e alcool | 2.060.821 | 2.041.731 | $242 | $229 |
| Aparelhos sanitários | 236.992 | 289.516 | $322 | $328 |
| Arames liso e farpado | 2.054.291 | 884.559 | $161 | $175 |
| Balaios, cestas e vassouras | 276.322 | 274.381 | $177 | $156 |
| Banha vegetal | 4.352 | 5.621 | $233 | $227 |
| Barrís vazios | 1.295.397 | 1.328.343 | $210 | $201 |
| Borracha (artigos de) | 25.481 | 17.849 | $515 | $543 |
| Bebidas nacionais | 714.682 | 555.421 | $225 | $237 |
| Bebidas estrangeiras | 16.185 | 13.779 | $650 | $627 |
| Calçados | 672.941 | 649.672 | $301 | $288 |
| Camas, fogões e móveis metálicos | 699.004 | 516.119 | $358 | $338 |
| Canos metálicos diversos | 252.211 | 284.254 | $301 | $295 |
| Cantaria | 122.277 | 119.371 | $404 | $376 |

| DISCRIMINAÇÃO | Toneladas-quilômetro | | Receita por tonelada-quilômetro | |
|---|---|---|---|---|
| | 1939 | 1940 | 1939 | 1940 |
| Caramelos e bombons ........ | 697.119 | 637.212 | $217 | $213 |
| Cerveja ...................... | 3.630.640 | 3.839.848 | $210 | $200 |
| Charutos e cigarros.......... | 496.377 | 434.498 | $517 | $516 |
| Chapéus e roupas feitas...... | 373.846 | 320.085 | $512 | $525 |
| Conservas enlatadas ou em vidros ...................... | 1.108.945 | 956.188 | $217 | $217 |
| Couros curtidos ............ | 337.087 | 297.297 | $278 | $270 |
| Doces, compotas e passas.... | 756.920 | 745.502 | $400 | $348 |
| Drogas e medicamentos...... | 969.481 | 834.380 | $458 | $433 |
| Especiarias ................. | 200.810 | 169.615 | $447 | $503 |
| Espelhos, perfumarias, etc..... | 448.811 | 404.026 | $664 | $647 |
| Extratos vegetais para curtumes ..................... | 167.388 | 145.018 | $148 | $170 |
| Ferragens .................. | 1.928.852 | 1.417.524 | $375 | $406 |
| Fôlhas de flandres e têlhss de zinco ..................... | 515.318 | 465.873 | $318 | $307 |
| Formicidas e inseticidas...... | 135.018 | 114.259 | $168 | $189 |
| Louças e obras de vidro...... | 454.188 | 433.105 | $368 | $352 |
| Máquinas e instrumentos para fins agrícolas ............. | 881.765 | 515.390 | $149 | $146 |
| Máquinas para fins industriais | 612.126 | 539.707 | $309 | $325 |
| Máquinas diversas ........... | 303.505 | 292.007 | $420 | $399 |
| Massas alimentícias ......... | 354.629 | 406.691 | $256 | $242 |
| Material elétrico e aparelhos.. | 268.538 | 270.261 | $488 | $467 |
| Móveis novos ................ | 843.934 | 837.458 | $432 | $439 |
| Mudanças ................... | 1.188.186 | 1.184.051 | $196 | $195 |
| óleos vegetais comestíveis..... | 464.367 | 492.748 | $232 | $221 |
| óleos vegetais não comestíveis | 130.199 | 71.789 | $357 | $411 |
| Papel ....................... | 1.052.380 | 1.105.027 | $190 | $189 |
| Fósforos .................... | 213.020 | 220.461 | $528 | $486 |
| Sabão e velas ............... | 1.149.550 | 1.211.684 | $225 | $219 |
| Salames ..................... | 75.987 | 48.051 | $157 | $164 |
| Soda cáustica ............... | 950.281 | 780.787 | $170 | $162 |
| Tecidos nacionais e estrangeiros ........................ | 2.021.382 | 1.530.550 | $481 | $482 |
| Tintas e vernizes............. | 304.875 | 294.006 | $410 | $409 |

| DISCRIMINAÇÃO | Toneladas-quilômetro | | Receita por tonelada-quilômetro | |
|---|---|---|---|---|
| | 1939 | 1940 | 1939 | 1940 |
| Vasilhame não especificado... | 514.841 | 365.933 | $246 | $247 |
| Veículos: automóveis armados | 575.152 | 587.616 | $524 | $539 |
| Veículos: automóveis desarmados ....................... | 21.135 | 10.482 | $309 | $178 |
| Veículos diversos armados.... | 33.511 | 54.088 | $305 | $257 |
| Veiculos diversos desarmados. | 78.283 | 77.625 | $271 | $228 |
| Vidro em placas ou chapas... | 240.004 | 168.899 | $315 | $313 |
| Vinho nacional em garrafas.. | 1.573.152 | 1.145.122 | $189 | $183 |
| Vinho nacional em harrís.... | 11.527.758 | 11.573.023 | $173 | $172 |
| **Produtos de animais** | | | | |
| Bacalhau e similares......... | 118.644 | 88.122 | $265 | $247 |
| Banha ....................... | 9.690.773 | 5.587.676 | $161 | $160 |
| Charque ..................... | 18.666.825 | 13.159.267 | $156 | $156 |
| Crina animal ................ | 132.196 | 162.300 | $195 | $192 |
| Couros frescos, seccs ou salgados ..................... | 7.790.555 | 4.956.142 | $155 | $195 |
| Mel ......................... | 160.587 | 106.666 | $194 | $204 |
| Toucinho .................... | 989.504 | 688.496 | $165 | $171 |

Aí figuram os títulos dos apanhados estatísticos cujo transporte deixa à Viação Férrea margem de lucro, o qual foi absorvido, em grande parte, na proteção às mercadorias que necessitam de tarifas baixas. No quadro que segue, vêem-se as mercadorias cujo transporte foi superior a 10.000 toneladas, no ano de 1940. Êsse quadro tem especial importância, pois nele se podem procurar os produtos de resistência na circulação da rêde, que são aqueles transportados sob fretes remuneradores, isto é, de receita por tonelada-quilômetro superior ao custo da mesma unidade ($154.417). Êsses produtos, conforme se verifica, foram os seguintes: AÇÚCAR — FUMO — GASOLINA — VINHO NACIONAL — BANHA — CHARQUE — COUROS FRESCOS, SECOS OU SALGADOS — ANIMAIS BOVINOS (GRANDES).

Açúcai
Arroz
Arroz
Farinh
Farinh
Farinł
versı
Feijão
Fumo
Linho
Milho
Trigo

Lenha
Madeir

## Grandes transportes (mais de 10.000 toneladas) da Viação Férrea, em 1940, comparados com os de 1939

| DISCRIMINAÇÃO | TONELADAS | | TONELADAS-QUILÔMETRO | | RECEITA TOTAL | | Receita por tonelada-quilômetro | | Percurso médio | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1939 | 1940 | 1939 | 1940 | 1939 | 1940 | 1939 | 1940 | 1939 | 1940 |
| **Agricultura** | | | | | | | | | | |
| Açúcar | 35.844 | 34.022 | 16.162.137 | 15.464.891 | 2.842:967$900 | 2.697:159$000 | $176 | $174 | 451 | 454 |
| Arroz beneficiado | 58.189 | 45.753 | 22.557.203 | 19.338.012 | 1.732:244$800 | 1.544:817$100 | $077 | $080 | 388 | 423 |
| Arroz com casca | 67.617 | 49.027 | 17.059.839 | 9.971.962 | 1.129:424$600 | 710:217$700 | $066 | $071 | 252 | 203 |
| Farinha de mandioca | 25.314 | 25.441 | 8.666.550 | 8.812.268 | 707:805$100 | 689:863$300 | $082 | $078 | 342 | 346 |
| Farinha de trigo | 36.015 | 31.989 | 9.595.932 | 8.010.832 | 1.136:706$900 | 937:078$000 | $118 | $117 | 266 | 250 |
| Farinhas, farelos e fubás diversos | 13.522 | 13.030 | 4.242.336 | 3.700.095 | 367:116$900 | 337:921$800 | $087 | $091 | 314 | 284 |
| Feijão | 39.065 | 38.507 | 19.333.104 | 22.222.372 | 1.374:208$600 | 1.519:578$400 | $071 | $068 | 495 | 577 |
| Fumo | 23.190 | 16.953 | 7.775.701 | 6.340.153 | 1.592:860$400 | 1.263:885$000 | $205 | $199 | 335 | 374 |
| Linho | 6.518 | 14.818 | 3.754.779 | 8.034.849 | 222:314$300 | 488:715$300 | $059 | $061 | 576 | 542 |
| Milho | 21.350 | 28.672 | 10.001.142 | 17.055.330 | 649:989$500 | 1.088:964$000 | $065 | $064 | 469 | 595 |
| Trigo em grão | 27.127 | 13.617 | 6.586.890 | 2.323.352 | 610:608$700 | 280:619$500 | $093 | $121 | 243 | 170 |
| **Matas** | | | | | | | | | | |
| Lenha | 66.228 | 56.499 | 3.116.041 | 2.854.411 | 384:437$800 | 329:411$600 | $123 | $115 | 470 | 505 |
| Madeira | 247.630 | 235.732 | 113.366.108 | 135.104.934 | 11.596:315$700 | 13.568:181$200 | $102 | $100 | 579 | 574 |
| **Minas** | | | | | | | | | | |
| Areia | 43.126 | 46.965 | 3.439.170 | 3.597.840 | 303:691$700 | 293:341$800 | $088 | $082 | 80 | 76 |
| Cal | 15.520 | 15.283 | 3.606.322 | 4.617.359 | 416:441$500 | 489:319$300 | $115 | $106 | 232 | 302 |
| Cimento | 16.751 | 14.599 | 6.825.078 | 5.261.977 | 845:967$900 | 653:256$800 | $124 | $124 | 407 | 361 |
| Gasolina | 12.341 | 11.408 | 5.415.140 | 5.182.480 | 1.466:659$600 | 1.397:400$000 | $271 | $270 | 439 | 454 |
| Pedra calcárea | 15.373 | 15.460 | 8.025.218 | 8.195.809 | 264:542$700 | 265:610$500 | $033 | $032 | 522 | 530 |
| Pedra p.' construção e outras | 43.963 | 45.590 | 2.827.027 | 2.635.703 | 267:343$500 | 242:660$000 | $095 | $092 | 64 | 58 |
| Sal | 55.028 | 48.286 | 23.971.214 | 21.925.428 | 2.223:704$500 | 2.045:345$100 | $093 | $093 | 436 | 454 |
| **Manufaturas** | | | | | | | | | | |
| Tijolos, telhas e ladrilhos | 40.948 | 39.022 | 5.309.481 | 4.853.238 | 150:695$200 | 129:259$500 | $085 | $088 | 130 | 124 |
| Vinho nacional em barris | 49.506 | 48.825 | 11.527.758 | 11.573.023 | 1.990:425$600 | 1.987:139$000 | $173 | $172 | 233 | 237 |
| **Produtos de animais** | | | | | | | | | | |
| Banha | 21.046 | 13.112 | 9.690.773 | 5.587.676 | 1.564:439$500 | 895:416$500 | $161 | $160 | 460 | 426 |
| Charque | 41.336 | 29.989 | 18.666.825 | 13.159.267 | 2.916:759$400 | 2.051:683$500 | $156 | $156 | 452 | 439 |
| Couros frescos, secos ou salgados | 20.057 | 13.410 | 7.790.555 | 4.956.112 | 1.203:820$800 | 769:067$800 | $155 | $155 | 388 | 369 |
| Graxa e sebo | 16.759 | 12.910 | 7.706.396 | 5.763.063 | 852:223$500 | 650:063$900 | $111 | $113 | 460 | 446 |
| Lã | 11.411 | 11.349 | 4.212.771 | 4.198.227 | 648:601$100 | 615:741$500 | $154 | $147 | 369 | 370 |
| Ossos para adubo e cinzas de ossos | 11.944 | 13.664 | 6.226.295 | 7.534.776 | 228:431$000 | 275:996$700 | $037 | $037 | 521 | 551 |
| **Animais por conta do público** | | | | | | | | | | |
| Bovinos grandes | 86.467 | 121.870 | 27.206.260 | 41.366.830 | 4.766:138$900 | 6.617:081$700 | $175 | $160 | 315 | 339 |
| Suínos | 18.043 | 19.683 | 9.966.146 | 13.598.078 | 1.102:869$200 | 1.458:970$900 | $111 | $107 | 552 | 691 |

33 a 38

**Despesa de custeio por tonelada-quilômetro**

| MESES | 1939 | 1940 |
|---|---|---|
| Janeiro | $163.553 | $138.509 |
| Fevereiro | $166.101 | $139.101 |
| Março | $156.998 | $141.614 |
| Abril | $138.815 | $150.369 |
| Maio | $154.528 | $148.391 |
| Junho | $161.003 | $155.164 |
| Julho | $154.082 | $154.333 |
| Agôsto | $158.646 | $185.661 |
| Setembro | $154.898 | $177.322 |
| Outubro | $134.082 | $155.163 |
| Novembro | $144.963 | $155.295 |
| Dezembro | $139.777 | $159.091 |
| Total do ano | $151.923 | $154.417 |

**Despesa de custeio por tonelada-quilômetro, desde 1920**

| ANOS | Despesas | ANOS | Despesas |
|---|---|---|---|
| 1920 | $107.591 | 1931 | $160.324 |
| 1921 | $144.495 | 1932 | $156.660 |
| 1922 | $125.559 | 1933 | $157.626 |
| 1923 | $133.769 | 1934 | $144.133 |
| 1924 | $136.918 | 1935 | $133.590 |
| 1925 | $144.236 | 1936 | $140.932 |
| 1926 | $150.118 | 1937 | $145.419 |
| 1927 | $153.638 | 1938 | $172.506 |
| 1928 | $154.092 | 1939 | $151.923 |
| 1929 | $143.474 | 1940 | $154.417 |
| 1930 | $162.685 | | |

## Receita e Despesa desde 1898

O movimento financeiro das linhas arrendadas, desde o início do arrendamento, em 1898, até 1940, foi o seguinte:

| ANOS | Receita total | Despêsa total | Receita líquida | Coeficiente |
|---|---|---|---|---|
| 1898...... | 1.317:079$440 | 1.136:855$074 | 180:224$366 | 86,3 % |
| 1899...... | 1.733:201$845 | 1.562:882$102 | 170:319$743 | 90,2 % |
| 1900...... | 1.703:929$020 | 1.725:323$515 | **21:394$495** | 101,2 % |
| 1901...... | 1.606:082$969 | 1.455:068$047 | 151:014$922 | 90,6 % |
| 1902...... | 1.673:138$161 | 1.374:005$777 | 299:132$384 | 82,1 % |
| 1903...... | 1.853:727$000 | 1.556:426$121 | 297:300$879 | 83,9 % |
| 1904...... | 2.007:712$730 | 1.598:385$326 | 409:327$404 | 79,6 % |
| 1905...... | 2.961:068$820 | 2.126:534$722 | 834:534$098 | 71,8 % |
| 1906...... | 5.473:162$200 | 4.193:934$407 | 1.279:227$793 | 76,6 % |
| 1907...... | 6.432:044$738 | 5.142:343$217 | 1.289:701$521 | 79,9 % |
| 1908...... | 7.935:974$371 | 5.641:104$181 | 2.294:870$190 | 71,1 % |
| 1909...... | 9.146:348$509 | 5.592:416$116 | 3.553:932$393 | 61,1 % |
| 1910...... | 10.711:041$160 | 7.231:321$248 | 3.479:719$912 | 67,5 % |
| 1911...... | 12.016:543$950 | 8.541:190$580 | 3.475:353$370 | 71,1 % |
| 1912...... | 12.932:888$456 | 8.019:749$625 | 4.913:138$831 | 62,0 % |
| 1913...... | 14.432:705$220 | 9.603:542$615 | 4.829:162$605 | 66,5 % |
| 1914...... | 12.560:722$545 | 9.246:349$436 | 3.314:373$109 | 73,6 % |
| 1915...... | 12.742:855$159 | 10.034:842$251 | 2.708:012$908 | 78,7 % |
| 1916...... | 14.301:763$890 | 12.629:217$610 | 1.672:546$280 | 88,3 % |
| 1917...... | 16.912:354$138 | 14.708:135$025 | 2.204:219$113 | 87,0 % |
| 1918...... | 21.424:209$303 | 18.751:091$937 | 2.673:117$366 | 87,6 % |
| 1919...... | 22.386:636$661 | 22.758:577$288 | **371:940$627** | 101,6 % |
| 1920...... | 22.243:452$396 | 23.760:417$038 | **1.516:964$642** | 106,82% |
| 1921...... | 31.758:541$990 | 30.230:737$681 | 1.527:804$309 | 95,19% |
| 1922...... | 35.777:771$020 | 34.836:213$722 | 941:557$298 | 97,37% |
| 1923...... | 35.596:644$650 | 39.485:139$410 | **3.888:494$760** | 110,92% |
| 1924...... | 42.819:258$790 | 46.625:488$110 | **3.806:229$320** | 108,89% |
| 1925...... | 53.124:937$080 | 56.511:839$520 | **3.386:902$440** | 106,38% |
| 1926...... | 51.612:356$810 | 55.391:102$530 | **3.778:745$720** | 107,32% |
| 1927...... | 63.560:529$880 | 61.925:159$140 | 1.635:370$740 | 97,43% |
| 1928...... | 68.636:240$010 | 66.154:306$560 | 2.481:933$450 | 96,38% |
| 1929...... | 76.072:843$780 | 70.866:275$740 | 5.206:568$040 | 93,15% |
| 1930...... | 65.559:588$450 | 66.870:250$400 | **1.310:661$950** | 102,00% |
| 1931...... | 59.827:896$280 | 61.931:660$090 | **2.103:763$810** | 103,52% |
| 1932...... | 61.234:727$150 | 61.062:288$580 | 172:438$570 | 99,72% |
| 1933...... | 69.044:248$310 | 63.026:922$260 | 6.017:326$050 | 91,28% |
| 1934...... | 73.612:015$170 | 64.118:074$080 | 9.493:941$090 | 87,10% |
| 1935...... | 80.190:190$220 | 66.127:606$300 | 14.062:583$920 | 82,46% |
| 1936...... | 87.346:553$400 | 75.144:848$070 | 12.201:705$330 | 86,03% |
| 1937...... | 100.314:000$250 | 87.135:000$150 | 13.179:000$100 | 86,86% |
| 1938...... | 104.117:900$250 | 108.744:942$400 | **4.627:042$150** | 104,44% |
| 1939...... | 110.324:698$700 | 107.945:475$700 | 2.379:223$000 | 97,84% |
| 1940...... | 109.034:070$300 | 109.783:041$000 | **748:970$700** | 100,69% |

Os números indicados em negrito são deficitários.

NOTA: — Até o ano de 1920, na despesa total estão incluídas as quotas de arrendamento pagas à União pela ex-arrendatária Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil.

Esta quota deixou de ser paga pelo Govêrno do Estado, ao Govêrno Federal, em virtude dos têrmos do contrato aprovado pelo Decreto n.º 15.438, de 18 de abril de 1922.

**Movimento de mercadorias nos anos de 1939 e 1940**

| ESPECIFICAÇÃO | TONELADAS | | TONELADAS-QUILÔMETRO | | RECEITA TOTAL | | Receita por tonelada quilômetro | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1939 | 1940 | 1939 | 1940 | 1939 | 1940 | 1939 | 1940 |
| Produtos de agricultura | 426.944,292 | 370.274,893 | 155.933.822 | 143.321.598 | 15.304:788$900 | 14.019:045$900 | $098 | $098 |
| Produtos de matas...... | 316.900,131 | 295.376,012 | 147.131.274 | 138.912.688 | 15.055:932$800 | 13.978:588$900 | $102 | $101 |
| Produtos de minas...... | 235.014,502 | 235.248,142 | 65.969.337 | 63.699.035 | 7.258:110$800 | 6.847:887$800 | $110 | $108 |
| Produtos manufaturados | 239.823,143 | 229.901,707 | 77.109.784 | 75.255.834 | 15.884:600$200 | 14.342:238$000 | $206 | $191 |
| Produtos de animais.... | 132.397,019 | 101.193,112 | 58.827.701 | 44.653.647 | 8.016:861$600 | 5.718:958$300 | $136 | $128 |
| Por conta do Govêrno Federal .............. | 38.660,168 | 45.010,957 | 14.639.460 | 18.803.409 | 1.760:444$600 | 3.380:621$000 | $120 | $180 |
| Por conta do Govêrno Estadual ............. | 24.050,273 | 10.923,000 | 2.494.768 | 2.461.907 | 402:255$100 | 304:585$800 | $161 | $124 |
| Por conta dos Governos Municipais e Emprêsas | 150,618 | 233,410 | 3.436 | 215.671 | 519$400 | 16:036$900 | $151 | $074 |
| Por conta do Fundo de Melhoramentos ....... | 26.616,361 | 29.898,551 | 9.464.724 | 14.813.902 | 1.296:420$600 | 1.935:956$600 | $137 | $131 |
| Por conta do Reaparelhamento da Viação Férréa (Subv. da União) | 253.866,872 | 204.719,450 | 15.208.771 | 19.822.219 | 1.381:417$800 | 1.796:334$200 | $091 | $091 |
| Taxa de carga, descarga, baldeação, Exp. e Notas | — | — | — | — | 1.170:837$800 | 1.124:174$000 | — | — |
| Total Geral...... | 1.694.423,379 | 1.522.779,234 | 546.783.077 | 521.959.910 | 67.532:189$600 | 63.464:427$400 | $121 | $199 |

NOTA: Os dados registados em 1939 diferem ligeiramente dos apresentados no Relatório anterior, devido a nova aglutinação estatística dos subtítulos.

## Dados estatísticos desde 1898

| ANOS | Extensão média em tráfego (Km.) | NÚMERO DE PASSAGEIROS | | | Bagagens (toneladas) | Encomendas (toneladas) | NÚMERO DE ANIMAIS | | Mercadorias (toneladas) | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1.ª classe | 2.ª classe | Total | | | em trens de passageiros | em trens de carga | | |
| 1898 | 492,875 | 38.279 | 16.404 | 54.683 | 990 | Incluído no título "Bagagens" | Incluído no título "Animais em trens de carga" | 170 | 44.661 | De 15-3-1898 até 31-12-1898 |
| 1899 | 492,875 | 47.922 | 20.620 | 68.542 | 1 108 | | | 2.496 | 55.513 | |
| 1900 | 584,564 | 47.301 | 20.259 | 67.560 | 995 | | | 2.919 | 57.336 | |
| 1901 | 584,564 | 39.866 | 15.525 | 55.391 | 810 | | | 1.969 | 55.320 | |
| 1902 | 584,564 | 36.583 | 14.257 | 50.840 | 659 | | | 1.738 | 67.447 | |
| 1903 | 584,564 | 41.340 | 17.224 | 58.564 | 749 | | | 2.048 | 74.731 | |
| 1904 | 584,564 | 44.399 | 19.479 | 63.878 | 812 | | | 2.371 | 84.210 | |
| 1905 | 1.292,765 | 78.872 | 49.452 | 128.324 | 1.775 | | | 10.040 | 143.503 | |
| 1906 | 1.415,120 | 163.007 | 87.491 | 250.498 | 2.942 | | 9.559 | 52.980 | 220.298 | |
| 1907 | 1.530,919 | 201.012 | 97.293 | 298.305 | 3.152 | | 15.761 | 102.685 | 245.586 | |
| 1908 | 1.530,919 | 343.424 | 123.565 | 466.989 | 4.296 | | — | 112.321 | 312.686 | |
| 1909 | 1.705,218 | 378.203 | 144.716 | 522.919 | 4.969 | | 37.026 | 74.437 | 345.931 | |
| 1910 | 2.081,391 | 461.422 | 164.635 | 626.057 | 6.251 | | 42.084 | 88.449 | 437.171 | |
| 1911 | 2.168,927 | 554.397 | 197.884 | 752.281 | 7.570 | | 43.051 | 71.357 | 473.671 | |
| 1912 | 2.168,927 | 651.855 | 218.635 | 870.490 | 7.478 | | 56.611 | 81.006 | 569.090 | |
| 1913 | 2.169,605 | 727.680 | 232.993 | 960.673 | 9.212 | | 21.983 | 98.262 | 670.410 | |
| 1914 | 2.169,605 | 710.991 | 212.914 | 923.905 | 1.814 | 6.441 | 1) | 122.589 | 544.888 | |
| 1915 | 2.172,085 | 652.371 | 184.939 | 837.310 | 1.259 | 6.857 | 2) 7.632 | 133.733 | 561.590 | |
| 1916 | 2.172,085 | 648.868 | 184.926 | 833.794 | 889 | 7.609 | 32.146 | 92.602 | 621.592 | |
| 1917 | 2.172,085 | 617.043 | 185.102 | 802.145 | 1.137 | 9.251 | 15.784 | 119.453 | 727.208 | |
| 1918 | 2.172,085 | 631.340 | 251.044 | 882.384 | 1.351 | 12.679 | 15.863 | 93.125 | 753.063 | |
| 1919 | 2.225,889 | 792.093 | 318.924 | 1.111.017 | 1.321 | 18.670 | 18.682 | 138.976 | 698.440 | |
| 1920 | 2.252,791 | 828.101 | 409.953 | 1.238.054 | 1.726 | 28.841 | 17.112 | 110.943 | 644.724 | |
| 1921 | 2.279,973 | 710.939 | 466.117 | 1.177.056 | 1.948 | 17.715 | 11.761 | 104.338 | 660.950 | |
| 1922 | 2.402,745 | 725.201 | 620.321 | 1.345.522 | 2.509 | 17.206 | 11.184 | 114.051 | 778.274 | |
| 1923 | 2.430,555 | 756.813 | 739.982 | 1.496.795 | 4.410 | 17.416 | 18.019 | 171.382 | 802.425 | |
| 1924 | 2.513,234 | 914.104 | 882.996 | 1.797.100 | 7.559 | 24.934 | 17.334 | 188.242 | 807.461 | |
| 1925 | 2.606,276 | 981.612 | 960.706 | 1.942.318 | 8.400 | 31.174 | 16.661 | 180.880 | 873.065 | |
| 1926 | 2.606,275 | 977.504 | 955.234 | 1.932.738 | 4.971 | 26.873 | 13.445 | 79.597 | 862.823 | |
| 1927 | 2.606,275 | 843.482 | 971.264 | 1.814.746 | 3.160 | 23.253 | 11.572 | 73.286 | 921.192 | |
| 1928 | 2.613,478 | 856.499 | 1.129,029 | 1.985.528 | 2.351 | 24.670 | 8.072 | 130.082 | 940.259 | |
| 1929 | 2.648,498 | 834.762 | 1.276.284 | 2.111.046 | 1.321 | 23.975 | 7.733 | 182.474 | 1.013.353 | |
| 1930 | 2.648,180 | 683.903 | 1.238.098 | 1.922.001 | 1.718 | 22.961 | 7.986 | 280.657 | 788.765 | |
| 1931 | 2.652,687 | 619.322 | 1.161.502 | 1.780.824 | 1.617 | 21.696 | 5.566 | 193.271 | 801.290 | |
| 1932 | 2.709,482 | 543.904 | 961.904 | 1.505.808 | 1.262 | 24.458 | 11.674 | 147.067 | 959.785 | |
| 1933 | 2.809,304 | 527.758 | 755.450 | 1.283.208 | 1.509 | 21.703 | 6.495 | 137.057 | 1.032.605 | |
| 1934 | 3.008,016 | 551.605 | 777.149 | 1.328.754 | 1.293 | 22.306 | 8.212 | 172.760 | 1.082.980 | |
| 1935 | 3.000,278 | 612.460 | 815.743 | 1.428.203 | 1.375 | 25.016 | 7.633 | 203.344 | 1.193.121 | |
| 1936 | 3.029,286 | 784.614 | 894.720 | 1.679.334 | 1.354 | 29.039 | 8.229 | 258.699 | 1.284.946 | |
| 1937 | 3.107,567 | 1.088.646 | 972.627 | 2.061.273 | 1.346 | 32.258 | 10.004 | 377.034 | 1.392.019 | |
| 1938 | 3.337,402 | 1.231.032 | 1.021.624 | 2.262.656 | 1.252 | 33.812 | 10.039 | 414.825 | 1.529.326 | |
| 1939 | 3.351,282 | 1.370.243 | 1.073.293 | 2.443.636 | 1.115 | 33.321 | 10.202 | 487.693 | 1.694.423 | |
| 1940 | 3.369,511 | 1.416.110 | 1.102.279 | 2.518.389 | 987 | 35.445 | 10.658 | 602.384 | 1.522.779 | |

1) Incluído na coluna seguinte.

2) Incluído na coluna seguinte, de 1-1-1915 até 30-6-1915.

## Unidades de tráfego e dados estatísticos durante os anos de 1939 e 1940

| | | | 1939 | 1940 |
|---|---|---|---|---|
| | | Trens-quilômetro | 4.242.011 | 4.308.667 |
| 94 | Animais | Números de trens | 2.451 | 3.714 |
| | | Trens-quilômetro | 322.976 | 508.044 |
| 95 | Total retribuído | Números de trens | 56.915 | 55.813 |
| | | Trens-quilômetro | 7.161.129 | 7.420.510 |
| | Vagões em serviço de conservação da linha) | Quilômetros | 76.367.244 | 80.033.274 |
| | | Toneladas-quilômetro de pêso morto | 986.466.785 | 1.034.029.312 |
| 108 | Vagões em serviço de conservação da linha | Quilômetros | 2.686.245 | 2.931.126 |
| | | Toneladas-quilômetro de pêso morto | 24.188.968 | 27.668.345 |

(1) Para fins de comparação no que diz respeito à receita e à despesa, os viajantes foram convertidos em peso à razão de 500 quilos por viajante.

(2) Para obter os veículos-quilômetro carregados "aproximativos" consideram-se dois vagões vazios iguais a um carregado; os carros são considerados como sendo todos carregados.

(3) Para os fins de comparação no que diz respeito à receita e à despesa por 100 toneladas-quilômetro de pêso útil retribuído, os viajantes foram convertidos em pêso à razão de 500 quilos por viajante.

NOTA: — Os números indicados em negrito são deficitários.

47 a 60

## Unidades de tráfego e dados estatísticos durante os anos de 1939 e 1940

| Número de ordem | DISCRIMINAÇÃO | ANOS 1939 | ANOS 1940 |
|---|---|---|---|
| 1 | Receita bruta | 110.324:698$700 | 109.034:070$300 |
| 2 | Despesa de custeio | 107.945:475$700 | 109.783:041$000 |
| 3 | Receita líquida | 2.379:223$000 | 748:970$700 |
| 4 | Relação por cento da despesa do custeio para a receita bruta | 97,84 | 100,69 |
| 5 | Extensão em tráfego (tronco e ramais) | 3.351,282 | 3.369,511 |
| 6 | Extensão dos desvios particulares e da Estrada | 411,367 | 417,539 |
| 7 | Número de estações e paradas | 310 | 310 |
| 8 | Receita total por quilômetro de linha | 32:920$148 | 32:359$018 |
| 9 | Despesa total por quilômetro de linha | 32:210$204 | 32:581$297 |
| 10 | Receita líquida por quilômetro de linha | 709$944 | 222$279 |
| 11 | Despesa total da Administração Central (Diretoria) | | |
| 12 | Despesa total da 1.ª Divisão | 9.720:337$500 | 9.714:422$700 |
| 13 | Despesa total da 2.ª Divisão | 20.343:056$700 | 20.611:295$400 |
| 14 | Despesa total da 3.ª Divisão | 53.821:039$400 | 55.309:604$400 |
| 15 | Despesa total da 4.ª Divisão | 24.061:042$100 | 24.147:718$500 |
| 16 | Número total de toneladas de pêso útil retribuido (Viajantes a 70 quilos) | 2.018.465 | 1.893.338 |
| 17 | Número de toneladas-quilômetro de pêso útil retribuido (Viajantes a 70 quilos) | 610.622.715 | 605.852.465 |
| 18 | Número de toneladas-quilômetro de pêso útil retribuido (Viajantes a 500 quilos) (1) | 710.527.682 | 710.953.701 |
| 19 | Percurso médio de um viajante (serviço retribuido) | 95,1 | 97,1 |
| 20 | Percurso médio de uma tonelada de bagagens (serviço retribuido) | 359,6 | 357,5 |
| 21 | Percurso médio de uma tonelada de encomendas (serviço retribuido) | 176,7 | 176,1 |
| 22 | Percurso médio de uma tonelada de animais em trens de viajantes (serviço retribuido) | 220,3 | 219,7 |
| 23 | Percurso médio de uma tonelada de mercadorias (serviço retribuido) | 323,7 | 342,8 |
| 24 | Percurso médio de uma tonelada de animais em trens de carga (serviço retribuido) | 351,1 | 386,6 |
| 25 | Número total de viajantes transportados a qualquer distância (serviço retribuido) | 2.443.636 | 2.518.389 |
| 26 | Número de viajantes-quilômetro (serviço retribuido) | 232.337.131 | 244.431.479 |
| 27 | Número de viajantes-quilômetro por quilômetro de linha (serviço retribuido) | 69.328 | 72.539 |
| 28 | Número total de toneladas de bagagens, encomendas e animais em trens de viajantes transportados a qualquer distância (serviço retribuido) | 36.989 | 39.096 |
| 29 | Número de toneladas-quilômetros de bagagens, encomendas e animais em trens de viajantes (serviço retribuido) | 6.850.439 | 7.179.812 |
| 30 | Número de tonelada-quilômetros de bagagens, encomendas e animais em trens de viajantes por quilômetro de linha (serv. retribuido) | 2.044 | 2.131 |
| 31 | Número total de toneladas de mercadorias transportadas a qualquer distância (serviço retribuido) | 1.694.423 | 1.542.779 |
| 32 | Número de toneladas-quilômetro de mercadorias (serviço retribuido) | 546.783.077 | 521.959.910 |
| 33 | Número de toneladas-quilômetro de mercadorias por quilômetro de linha (serviço retribuido) | 163.156 | 154.926 |
| 34 | Número total de toneladas de animais em trens de carga transportados a qualquer distância (serviço retribuido) | 115.998 | 154.175 |
| 35 | Número de toneladas-quilômetro de animais em trens de carga (serviço retribuido) | 40.725.600 | 59.603.240 |
| 36 | Número de toneladas-quilômetro de animais em trens de carga por quilômetro de linha (serviço retribuido) | 12.152 | 17.689 |
| 37 | Receita média por viajante (serviço retribuido) | $130 | $187 |
| 38 | Receita média por viajante-quilômetro (serviço retribuido) | $085.5 | $084.4 |
| 39 | Receita média por tonelada de bagagens (serviço retribuido) | 24$451 | 24$075 |
| 40 | Receita média por tonelada-quilômetro de bagagens (serviço retribuido) | $080 | $080 |
| 41 | Receita média por tonelada de encomenda (serviço retribuido) | 113$569 | 109$893 |
| 42 | Receita média por tonelada-quilômetro de encomendas (serviço retribuido) | $643 | $624 |
| 43 | Receita média por tonelada de animais em trens de viajantes (serviço retribuido) | 131$399 | 135$558 |
| 44 | Receita média por tonelada-quilômetro de animais em trens de viajantes (serviço retribuido) | $565 | $617 |
| 45 | Receita média por tonelada de mercadorias (serviço retribuido) | 39$165 | 40$938 |
| 46 | Receita média por tonelada-quilômetro de mercadorias (serviço retribuido) | $121.4 | $119.4 |
| 47 | Receita média por tonelada de animais em trens de carga (serviço retribuido) | 55$818 | 57$260 |
| 48 | Receita média por tonelada-quilômetro de animais em trens de carga (serviço retribuido) | $159.0 | $148.1 |
| 49 | Receita de viajantes, bagagens, encomendas e animais em trens de viajantes, por quilômetro de linha | 7:233$413 | 7:453$733 |
| 50 | Receita de viajantes, bagagens, encomendas e animais em trens de viajantes por carro-quilômetro retribuido | 1$738.6 | 1$810.3 |
| 51 | Receita de mercadorias e animais em trens de carga por quilômetro de linha | 21:733$819 | 21:121$253 |
| 52 | Receita de mercadorias e animais em trens de carga por total vagão-quilômetro retribuido | 1$398 | 1$313 |
| 53 | Relação por cento dos vagões-quilômetro vazios para os carregados (serviço retribuido) | 38,23 | 42,77 |
| 54 | Relação por cento das locomotivas-quilômetro (total geral) para os trens-quilômetro (total geral) | 162,79 | 160,71 |
| 55 | Número médio aproximativo de veículos carregados (retribuidos) por trem-quilômetro (retribuido) (2) | 8,3 | 8,0 |
| 56 | Número médio de viajantes-quilômetro (serviço retribuido) por carro-quilômetro (serviço retribuido) | 16,7 | 17,9 |
| 57 | Número médio de viajantes-quilômetro (serviço retribuido) por trem-quilômetro (serviço retribuido) de viajantes e mixtos | 89,5 | 93,5 |
| 58 | Número médio de toneladas-quilômetro (serviço retribuido) por vagão-quilômetro carregado (serviço retribuido) | 15,6 | 15,3 |
| 59 | Número médio de toneladas-quilômetro (serviço retribuido) por trem-quilômetro (serviço retribuido) de mercadorias, animais e mixtos | 119,7 | 113,1 |
| 60 | Número médio aproximativo de veículos-quilômetro carregados (2) | 58.836.471 | 59.726.177 |
| 61 | Despesa total aproximativo por veículo-quilômetro carregado (serviço retribuido) (2) | 1$834.7 | 1$838.1 |
| | **Despesa média por trem-quilômetro retribuido para:** | | |
| 62 | o serviço das estações | 1$133.1 | 1$074.9 |
| 63 | o serviço das locomotivas | 4$794.0 | 4$833.7 |
| 64 | o serviço dos trens | $603.0 | $583.8 |
| 65 | as indenizações e os acasos | $074.1 | $096.7 |
| 66 | as miscelâneas | 1$430.0 | 1$120.8 |
| 67 | o total das despesas de condução | 8$034.2 | 8$009.9 |
| 68 | a conservação da linha e dependências | 3$360.0 | 3$250.2 |
| 69 | a conservação do material | 2$343.9 | 2$225.1 |
| 70 | a administração e diversos | 1$335.7 | 1$291.4 |
| 71 | o total das despesas de custeio | 15$073.8 | 14$776.6 |
| 72 | Receita bruta por trem-quilômetro retribuido | 15$406.0 | 14$675.8 |
| 73 | Receita líquida por trem-quilômetro retribuido | $332.2 | $100.8 |
| | **Despesa média por 100 toneladas-quilômetro de pêso útil retribuido para: (3)** | | |
| 74 | o serviço das estações | 1$112.0 | 1$123.7 |
| 75 | o serviço das locomotivas | 4$841.8 | 5$051.2 |
| 76 | o serviço dos trens | $607.7 | $610.1 |
| 77 | as indenizações e os acasos | $071.7 | $101.1 |
| 78 | as miscelâneas | 1$141.2 | 1$181.7 |
| 79 | o total das despesas de condução | 8$097.1 | 8$970.1 |
| 80 | a conservação da linha e dependência | [illegible] | 3$[illegible]06.5 |
| 81 | a conservação do material | 2$362.3 | 2$325.3 |
| 82 | a administração e diversos | 1$346.2 | 1$349.5 |
| 83 | o total das despesas de custeio | 15$192.3 | 15$141.7 |
| 84 | Receita bruta por 100 toneladas-quilômetro de pêso útil retribuido | 15$527.1 | 15$336.3 |
| 85 | Receita líquida por 100 toneladas-quilômetro de pêso útil retribuido | $334.5 | $195.1 |

| | | |
|---|---|---|
| 100 toneladas-quilômetro de pêso retribuído para: (3) | | |
| estações | 1$142.0 | 1$123.3 |
| locomotivas | 4$831.8 | 5$051.2 |
| trens | $607.7 | $610.1 |
| s e os acasos | $071.7 | $101.1 |
| : | 1$141.2 | 1$184.7 |
| spesas de condução | 8$097.4 | 8$370.4 |
| da linha e dependências | 3$386.4 | 3$396.5 |
| do material | 2$362.3 | 2$325.3 |
| o e diversos | 1$346.2 | 1$349.5 |
| pesas de custeio | 15$192.3 | 15$441.7 |
| eladas-quilômetro de pêso útil retribuíd. | 15$527.1 | 15$336.3 |
| eladas-quilômetro de pêso útil retribuído | $334.8 | $105.1 |
| tivas-quilômetro | | |
| indo os serviços da linha | 7.593 171 | 8.040.677 |
| | 4.767.645 | 4.881.857 |
| nha | 313.840 | 319.355 |
| | 12.671 656 | 13 241.889 |
| curso dos trens | | |
| Números de trens | 11.874 | 11.750 |
| Trens-quilômetro | 2.226.941 | 2.218.471 |
| Números de trens | 175 | 235 |
| Trens-quilômetro | 27.523 | 67.361 |
| Números de trens | 5.179 | 4.813 |
| Trens-quilômetro | 311.678 | 326.976 |
| Números de trens | 37 236 | 35.301 |
| Trens-quilômetro | 4.242.011 | 4.308.667 |
| Números de trens | 2.451 | 3.714 |
| Trens-quilômetro | 322.976 | 508.044 |
| Números de trens | 56.915 | 55.813 |
| Trens-quilômetro | 7.161.129 | 7.429.519 |
| Números de trens | 7.244 | 8.955 |
| Trens-quilômetro | 432.042 | 611.158 |
| Números de trens | 64.159 | 64.768 |
| Trens-quilômetro | 7.593.171 | 8.040.677 |
| Números de trens | 7.109 | 7.313 |
| Trens-quilômetro | 313.840 | 319.355 |
| os carros-motores | | |
| Número de carros-motores | 10.805 | 10.388 |
| Carros-motores-quilômetro | 780.467 | 778.037 |
| o de veículos | | |
| Quilômetros | 13.943.340 | 13.647.688 |
| Toneladas-quilômetro de pêso morto | 253.003.366 | 245 440.116 |
| Quilômetros | 39.961.752 | 38.069.813 |
| Toneladas-quilômetro de pêso ... | | |

## Resultados gerais e unidades de tráfego desde 1928

a) POR TONELADA-QUILÔMETRO LÍQUIDA

| ANOS | Número | Receita | Despesa | Saldo | Déficit |
|---|---|---|---|---|---|
| 1928 ...... | 429.316.460 | $159.873 | $154.092 | $005.781 | — |
| 1929 ...... | 493.932.957 | $154.015 | $143.474 | $010.541 | — |
| 1930 ...... | 411.042.493 | $159.496 | $162.685 | — | $003.189 |
| 1931 ...... | 386.291.017 | $154.878 | $160.324 | — | $005.446 |
| 1932 ...... | 389.776.964 | $157.102 | $156.660 | $000.442 | — |
| 1933 ...... | 399.850.612 | $172.675 | $157.626 | $015.049 | — |
| 1934 ...... | 444.852.138 | $165.475 | $144.133 | $021.342 | — |
| 1935 ...... | 495.003.158 | $161.999 | $133.590 | $028.409 | — |
| 1936 ...... | 533.200.362 | $163.816 | $140.932 | $022.884 | — |
| 1937 ...... | 599.198.325 | $167.414 | $145.419 | $021.995 | — |
| 1938 ...... | 630.381.001 | $165.166 | $172.506 | — | $007.340 |
| 1939 ...... | 710.527.682 | $155.271 | $151.923 | $003.348 | — |
| 1940 ...... | 710.953.701 | $153.363 | $154.417 | — | $001.054 |

b) POR TREM-QUILÔMETRO

| ANOS | Número | Receita | Despesa | Saldo | Déficit |
|---|---|---|---|---|---|
| 1928 ...... | 5.366.583 | 12$789.6 | 12$327.1 | $462.5 | — |
| 1929 ...... | 5.879.540 | 12$938.5 | 12$053.0 | $885.5 | — |
| 1930 ...... | 5.424.966 | 12$084.8 | 12$326.4 | — | $241.6 |
| 1931 ...... | 5.144.366 | 11$629.8 | 12$038.7 | — | $408.9 |
| 1932 ...... | 5.034.837 | 12$162.2 | 12$128.0 | $034.2 | — |
| 1933 ...... | 5.510.158 | 12$530.3 | 11$438.3 | 1$092.0 | — |
| 1934 ...... | 6.051.543 | 12$164.1 | 10$595.3 | 1$568.8 | — |
| 1935 ...... | 6.207.518 | 12$918.2 | 10$652.8 | 2$265.4 | — |
| 1936 ...... | 6.189.408 | 14$112.2 | 12$140.9 | 1$971.3 | — |
| 1937 ...... | 6.807.973 | 14$734.8 | 12$799.0 | 1$935.8 | — |
| 1938 ...... | 7.107.800 | 14$648.4 | 15$299.4 | — | $651.0 |
| 1939 ...... | 7.161.129 | 15$406.0 | 15$073.8 | $332.2 | — |
| 1940 ...... | 7.429.519 | 14$675.8 | 14$776.6 | — | $100.8 |

c) POR QUILÔMETRO DE LINHA EM TRÁFEGO

| ANOS | Número | Receita | Despesa | Saldo | Déficit |
|---|---|---|---|---|---|
| 1928 ...... | 2.613.478 | 26:262$414 | 25:312$747 | 949$667 | — |
| 1929 ...... | 2.648.498 | 28:722$801 | 26:757$112 | 1:965$689 | — |
| 1930 ...... | 2.648.180 | 24:756$470 | 25:251$399 | — | 494$929 |
| 1931 ...... | 2.652.687 | 22:553$696 | 23:346$765 | — | 793$069 |
| 1932 ...... | 2.709.482 | 22:600$160 | 22:536$517 | 63$643 | — |
| 1933 ...... | 2.809.304 | 24:576$994 | 22:435$067 | 2:141$927 | — |
| 1934 ...... | 3.008.046 | 24:471$705 | 21:315$523 | 3:156$182 | — |
| 1935 ...... | 3.000.278 | 26:727$587 | 22:040$493 | 4:687$094 | — |
| 1936 ...... | 3.029.286 | 28:834$040 | 24:806$125 | 4:027$915 | — |
| 1937 ...... | 3.107.567 | 32:280$559 | 28:039$621 | 4:240$938 | — |
| 1938 ...... | 3.337.402 | 31:197$290 | 32:583$711 | — | 1:386$421 |
| 1939 ...... | 3.351.282 | 32:920$148 | 32:210$204 | 709$944 | — |
| 1940 ...... | 3.369.511 | 32:359$018 | 32:581$297 | — | 222$279 |

## MOVIMENTO FINANCEIRO

Ao iniciar-se o exercício de 1940, a Viação Férrea contava com os seguintes recursos:

| | |
|---|---|
| Em caixa { Tesoureiro | 58:695$400 |
| Em caixa { Pagadores | 74:486$300 |
| Banco do Rio G. do Sul — Conta Variante | 248:958$600 |
| Banco do Brasil — Pôrto Alegre | 145:921$200 |
| Banco do Brasil — Rio Grande | 49:889$600 |
| Banco Bôa Vista — Rio de Janeiro | 14:904$000 |
| Caixa das estações | 6:209$600 |
| Caixa Auxiliar — Mancarrão | 3:615$300 |
| Caixa Auxiliar — Rio Grande | 1:226$500 |
| Banco do Rio G. do Sul — c/Aviso 120 dias | 6.085:337$300 |
| Depósitos Especiais e Cauções | 7:020$000 |
| Total disponível | 6.696:263$800 |

**A deduzir**

| | |
|---|---|
| Banco do Rio G. do Sul — Conta devedora | 2.524:478$800 |
| Disponibilidade líquida | 4.171:785$000 |

Em consequência do movimento de fundos, os saldos existentes em 31 de dezembro de 1940, passaram a ser êstes:

| | |
|---|---|
| Em caixa { Tesoureiro | 101:193$400 |
| Em caixa { Pagadores | 113:927$400 |
| Banco do Rio G. do Sul — Conta Variante | 833:669$200 |
| Banco do Brasil — Pôrto Alegre | 546:096$500 |
| Banco do Brasil — Rio Grande | 1:077$100 |
| Caixa das estações | 6:239$600 |
| Caixa Auxiliar — Mancarrão | 191$800 |
| Caixa Auxiliar — Rio Grande | 859$300 |
| Banco do Rio G. do Sul — c/Aviso 120 dias | 4.376:861$600 |
| Banco do Rio G. do Sul — c/Aviso 90 dias | 1.041:466$600 |
| Banco do Brasil — Rio de Janeiro | 7.081:123$800 |
| Procuradoria — Rio de Janeiro | 1:000$000 |
| Depósitos Especiais e Cauções | 9:340$000 |
| Total disponível | 14.113:046$300 |

**A deduzir**

| | |
|---|---|
| Banco do Rio G. do Sul — Conta devedora | 2.968:868$710 |
| Disponibilidade líquida | 11.144:177$590 |

## ANÁLISE DAS PRINCIPAIS CONTAS

### BENS PATRIMONIAIS

O valor dos bens patrimoniais da Viação Férrea, escriturados até 31 de dezembro de 1940, se eleva a 705.287:714$610 contra 402.714:553$000, a quanto montou o inventário procedido em 1928.

Valor dos bens segundo inventário realizado em 1927-1928:

| | | |
|---|---|---|
| Patrimônio da União .................... | | 314.162:224$590 |
| Capital do Estado........................ | | 88.552:328$410 |
| Total do inventário...................... | | 402.714:553$000 |
| Valor do acervo da Estrada de Ferro Barra do Quaraim-São Borja, segundo indenização paga em 1937............... | | 16.408:786$600 |
| Total geral ............................ | | 419.123:339$600 |
| Valor dos bens retirados do serviço até 1939 | 8.761:804$200 | |
| Valor dos bens retirados do serviço em 1940: | | |
| 2 motores a gás pobre, da instalação de luz e fôrça do Depósito de Diretor A. Pestana. | 143:898$400 | |
| Faixa de terra abandonada em consequência da construção da variante Ferreira-Santa Maria, alienada ao snr. Ernesto Pertille | 574$500 | |
| Idem idem, idem, alienada ao snr. José Dillon Pertille ............ | 159$300 | 8.906:436$400 |
| Total líquido ............................ | | 410.216:903$200 |

**Acréscimos**

Melhoramentos autorizados pelo decreto n.° 18.551, de 31 de dezembro de 1928:

| | | |
|---|---|---|
| Já aprovados em Tomada de Contas....... | 238.263:088$100 | |
| Dependendo de aprovação | 34.755:370$100 | 273.018:458$200 |
| Reaparelhamento autorizado pelo decreto-lei n.° 552, de 12 de julho de 1938, (Subvenção da União) dependendo de aprovação ........................ | | 22.052:353$210 |
| Total do ativo fixo..................... | | 705.287:714$610 |

MELHORAMENTOS

Esta conta regista os dispêndios com obras e aquisições que devem correr por conta do "Fundo de Melhoramentos", criado pelo decreto n.° 18.551, de 31 de dezembro de 1928, que deve ser constituído da seguinte forma:

a) com o produto da renda líquida que couber à União e ao Estado, durante a execução dos referidos melhoramentos;
b) com o produto da taxa adicional de 10 % sôbre as tarifas que estiverem em vigor;
c) com outras importâncias de contribuição do Estado, autorizadas pela União e reembolsáveis pelos recursos dêste fundo.

O total acumulado do "Fundo de Melhoramentos" era, em 31 de dezembro de 1940, de 184.539:108$030 e assim se discrimina:

**Receita:**

| | | |
|---|---|---|
| A) Renda líquida de 1929 | 5.215:054$040 | |
| Renda líquida de 1932 | 172:438$570 | |
| Renda líquida de 1933 | 4.212:128$250 | |
| Renda líquida de 1934 | 6.647:168$990 | |
| Renda líquida de 1935 | 9.887:057$920 | |
| Renda líquida de 1936 | 11.062:953$260 | |
| Renda líquida de 1937 | 13.362:484$700 | |
| Renda líquida de 1939 | 2.379:223$000 | 52.938:508$730 |

As parcelas acima figuram já com as alterações provenientes de glosas feitas pelas Juntas de Tomadas de Contas.

## Despesas efetuadas por conta do "Fundo de Melhoramentos" até 1939 e em 1940

| DESIGNAÇÃO | Total até 1939 | Despesa em 1940 | Total geral |
|---|---|---|---|
| Construção do ramal de Severino Ribeiro a Quaraí.... | 9.450:380$650 | — | 9.450:380$650 |
| Construção do ramal de Jaguarí a São Borja....... .... | 5.259:083$620 | 408:401$600 | 5.667:485$220 |
| Construção do ramal de D. Pedrito a Santana.......... | 836:210$600 | 735:568$900 | 1.571:779$500 |
| Conservação extraordinária do trecho de Santiago a São Borja ......................... | 15:179$300 | — | 15:179$300 |
| Conservação, alargamento de aterros e aumento do número de dormentes de Jaguarí a Curussú.......... | 52.242$400 | — | 52:242$400 |
| Ramal de acesso ao pôrto de Uruguaiana......... | 3:318$300 | — | 3:318$300 |
| Construção do ramal de Santa Maria a Pelotas......... | — | 233:519$100 | 233:519$100 |
| Construção do ramal de Santiago-São Luiz-Cêrro Azul. | — | 625:890$900 | 625:890$900 |
| Aumento do número de dormentes em diversas linhas. | 1.660:626$000 | — | 1.660:626$000 |
| Construção de cêrcas ao longo da linha............ | 1.908:184$920 | — | 1.908:184$920 |
| Lastramento da linha com pedra britada — 1.º plano. | 33.687:926$420 | — | 33.687:926$420 |
| Lastramento da linha com pedra britada — 2.º plano . | 1.242:811$900 | — | 1.242:811$900 |
| Substituição de trilhos............................. | 10.539:062$930 | — | 10.539:062$930 |
| Substituição de trilhos entre Montenegro e Caxias. ..... | 2.538:802$500 | — | 2.538:802$500 |
| Substituição de trilhos entre São Sebastião e Bagé..... | 1.929:230$200 | — | 1.929:230$200 |
| Aquisição de 280 kms. de linha para substituição entre Santa Maria e Barreto.............................. | 22.174:810$600 | — | 22.174:810$600 |
| Duplicação da linha férrea entre o entroncamento da Variante e a estação de Navegantes.................. | 291:139$600 | — | 291:139$600 |
| Emprêgo de materiais especiais de linha no trecho de Santa Maria a Passo Fundo....................... | 300$100 | **300$100** | — |
| Substituição de trilhos e aparelhos de desvios entre Cacequi e São Sebastião .......................... | 199:424$000 | 11:664$000 | 211:088$000 |
| Aparelhamentos diversos ............................ | 1.182:624$850 | **100:839$200** | 1.081:785$650 |
| Instalações elétricas ................................ | 207:200$610 | — | 207:200$610 |
| Trecho de Mauá a Jaguarão........................... | 223:957$720 | — | 223:957$720 |
| Linhas telegráficas ................................... | 511:694$060 | — | 511:694$060 |
| Variante entre Barreto e Diretor A. Pestana ....... | 56.910:578$870 | 1.697:094$520 | 61.607:673$390 |
| Outras variantes ..................................... | 3.117:944$240 | 43$900 | 3.117:988$140 |
| Instalações sanitárias .............................. | 427:185$430 | **209$000** | 426:976$430 |
| Maquinários ........................................... | 2.802:671$930 | — | 2.802:671$930 |
| Aumento de linhas e construção de triângulos.......... | 1.847:095$600 | 6:294$700 | 1.853:390$300 |
| Desvios ................................................. | 1.744:568$570 | 4:618$000 | 1.749:186$570 |
| Edifícios ............................................... | 9.587:521$020 | 49:579$400 | 9.637:100$420 |
| Instalações hidráulicas ............................. | 1.857:640$290 | **79:075$310** | 1.778:564$980 |
| Obras de arte.......................................... | 8.940:467$660 | 10:252$500 | 8.950:720$160 |
| Material rodante ..................................... | 66.664:196$710 | 42$800 | 66.664:239$510 |
| Restauração da B. G. S.............................. | 3.632:642$140 | — | 3.632:642$140 |
| Imóveis ................................................. | 3.881:629$240 | 43:925$400 | 3.925:554$640 |
| TOTAIS.............................................. | 255.328:352$980 | 6.646:472$110 | 261.974:825$090 |

NOTA. Os valores registados em negrito representam crédito.

| | | |
|---|---|---|
| B) Taxa de 10% em 1930 | 5.632:816$530 | |
| Taxa de 10% em 1931 | 5.362:521$100 | |
| Taxa de 10% em 1932 | 5.297:651$870 | |
| Taxa de 10% em 1933 | 5.869:903$900 | |
| Taxa de 10% em 1934 | 6.007:818$700 | |
| Taxa de 10% em 1935 | 6.794:178$700 | |
| Taxa de 10% em 1936 | 7.330:187$800 | |
| Taxa de 10% em 1937 | 8.416:791$800 | |
| Taxa de 10% em 1938 | 8.914:994$300 | |
| Taxa de 10% em 1939 | 9.438:095$100 | |
| Taxa de 10% em 1940 | 9.254:538$500 | 78.319:498$300 |
| C) AUXÍLIO DO ESTADO | | |
| Para a Variante de Barreto - Diretor A. Pestana .......... | 47.868:283$300 | |
| 3069 apólices resgatadas pela Viação Férrea até 1940....... | 3.069:000$000 | |
| | 44.799:283$300 | |
| Para o Ramal Severino Ribeiro ........... | 8.481:817$700 | 53.281:101$000 |
| Total da Receita........................ | | 184.539:108$030 |
| **Despesa:** | | |
| Em 1929 ............... | 13.215:615$930 | |
| Em 1930 ............... | 6.395:931$600 | |
| Em 1931 ............... | 19.866:430$210 | |
| Em 1932 ............... | 14.767:087$680 | |
| Em 1933 ............... | 10.762:465$950 | |
| Em 1934 ............... | 23.844:604$290 | |
| Em 1935 ............... | 33.882:597$110 | |
| Em 1936 ............... | 22.356:342$060 | |
| Em 1937 ............... | 26.837:718$350 | |
| Em 1938 ............... | 76.805:991$430 | |
| Em 1939 ............... | 6.593:568$370 | |
| Em 1940 ............... | 6.646:472$110 | |
| Comissão até 31 de dezembro de 1938, reconhecida em tomada de Contas.. | 11.043:633$110 | 273.018:458$200 |
| Excesso da Despesa sôbre a Receita....... | | 88.479:350$170 |

## VARIANTE ENTRE BARRETO E DIRETOR A. PESTANA

Entre as obras custeadas pelo "Fundo de Melhoramentos" está a construção da variante de Barreto a Diretor A. Pestana que foi inicialmente financiada pela emprêsa construtora e logo coberta a despesa com apólices emitidas pelo Estado, para serem resgatadas com recursos daquele fundo.

O custo desta obra, inclusive o financiamento, eleva-se até agora a 61.607:673$390, soma esta que se constitue da seguinte maneira:

| | |
|---|---|
| Custo dos trabalhos | 27.650:007$322 |
| Comissão de 10 % | 2.765:000$653 |
| Comissão de 3 % | 829:499$955 |
| Comissão de 3 ½ % | 1.674:650$000 |
| Juros trimestrais de 9% | 1.156:290$040 |
| Resgate de "coupons" pela Emprêsa | 4.693:760$000 |
| Total | 38.769:207$970 |
| Menos: bonificação e juros | 109:910$250 |
| Total das faturas da Emprêsa | 38.659:297$720 |
| Deságio das apólices — tipo 85 | 7.176:087$900 |
| Juros de mora na emissão | 2.032:897$680 |
| Crédito total da Emprêsa | 47.868:283$300 |

Para pagar êsse crédito o Estado emitiu, em séries e em diversas épocas, a medida das necessidades, 47850 títulos do valor nominal de 1:000$000 e juros de 8 % ao ano. A diferença entre um e outro valor, constituída de diferentes parcelas fracionárias, foi paga em moeda corrente.

Daquele total de títulos, foram sorteados em 1939 — 1.º sorteio — 1.712 títulos dos quais foram resgatados, até 31 de dezembro de 1940, 1.548.

O segundo sorteio, realizado em 1940, comtemplou 1.893 títulos dos quais foram resgatados, até 31 de dezembro dêsse ano, 1.521.

Após a inauguração do tráfego pela Variante em 1938, o serviço de juros passou a ser atendido pela Viação Férrea, na forma contratual. Até 31 de dezembro de 1939 foram resgatados, nessas condições, 170.127 "coupons" e durante o ano de 1940 mais 90.951, ou sejam ao todo 261.078 "coupons".

Com êsse resgate a Viação Férrea dispendeu Rs. ..... 10.593:237$300, inclusive a comissão do Banco. Durante a construção a Viação Férrea prestou ainda serviços e forneceu materiais no valor de 3.146:152$790, o que elevou o custo da obra aos 61.607:673$390.

ALMOXARIFADO

O valor dos materiais existentes nos armazéns do Almoxarifado em 1.º de janeiro de 1940, era de 25.463:612$160 e passou a ser 20.538:299$260 no fim do exercício, em consequência do seguinte movimento:

| | | |
|---|---|---|
| Saldo em 1.º de janeiro.................... | | 25.463:612$160 |
| **Entradas** | | |
| Materiais adquiridos .... | 38.112:487$700 | |
| Materiais desembaraçados | 3.337:419$000 | |
| Sobras de inventários.... | 59:202$300 | |
| Obras em andamento nas Oficinas ............. | 4.092:085$200 | |
| Fabrico de artefactos de cimento .............. | 52:186$200 | |
| Produção dos Hortos Florestais ............... | 122:571$600 | |
| Despesas portuárias e alfandegárias .......... | 370:555$100 | |
| Manipulação de materiais | 2.912:959$600 | |
| Diversos ............... | 1.073:151$400 | 50.132:618$100 |
| **Saídas** | | |
| Para custeio ............ | 46.468:989$200 | |
| Para melhoramentos .... | 20:553$200 | |
| Para reaparelhamento... | 2.240:695$900 | |
| Diversos ............... | 6.327:692$700 | 55.057:931$000 |
| Existência em 31 de dezembro de 1940.... | | 20.538:299$260 |

Os valores das existências do Almoxarifado no último quinquênio foram êstes:

| | |
|---|---|
| 1935 .................... | 13.088:321$400 |
| 1936 .................... | 11.307:417$360 |
| 1937 .................... | 12.245:277$960 |
| 1938 .................... | 20.902:515$760 |
| 1939 .................... | 25.463:612$160 |

A importação de materiais para os serviços da rêde sofreu violenta queda neste ano, devido à guerra européia. Em 1939 a importação de materiais foi de 14.772:325$700, ao passo que, em 1940, essas operações atingiram a apenas .. 2.768:808$700. Estas aquisições, segundo a sua origem, foram faturadas nas seguintes moedas:

| | | |
|---|---|---|
| Libras esterlinas ............ | 87.328-7-8 | 660:936$500 |
| Dólares U. S. ................ | 64.187,51 | 1.334:957$200 |
| Reich Mark ................ | 75.215,86 | 435:655$100 |
| Pesos Argentinos O/S........ | 24.582,00 | 120:021$600 |
| Florins ...................... | 96,00 | 1:058$400 |
| já convertido em m/n.................. | | 216:179$900 |
| Total .................................. | | 2.768:808$700 |

A especificação do material importado é a seguinte:

| | |
|---|---|
| Metais em barra, lingotes e chapas........ | 587:758$800 |
| Arames — Arruelas, contrapinos, pregos, parafusos, rebites, etc. ............... | 25:440$000 |
| Material para soldagem em geral e fundição | 34:151$400 |
| Óleos, graxas e materiais para lubrificação | 526:236$300 |
| Materiais para vedação e isolantes — Canos em geral e acessórios para encanamento | 84:791$700 |
| Material para iluminação e sinal na linha — Material telegráfico, telefônico e elétrico | 159:318$400 |
| Material para limpeza e desinfecção — Produtos químicos, tintas, vernizes e explosivos ............................ | 92:889$600 |
| Couros e artefactos de couro — Cordoalho, estofamento, tecidos .................. | 9:245$800 |
| Ferramentas e máquinas ferramentas — Brochas e pincéis.................... | 38:542$500 |
| Material para a Via Permanente — Constr. e linha ............................ | 366:154$300 |
| Material para locomotivas e veículos....... | 844:279$900 |
| | 2.768:808$700 |

GOVÊRNO FEDERAL

Em junho de 1939, funcionários da Contadoria Central da República, constituídos em comissão, estiveram na Contabilidade, para verificar o débito da União com a Viação Férrea até 31 de dezembro de 1938, e apurar a aplicação de adiantamentos recebidos por conta daquele débito.

Foi apurado então, tudo de conformidade com os lançamentos da Contabilidade — que não sofreram, por parte daquela comissão, impugnação de qualquer espécie — um saldo a favor da Viação Férrea de Rs. 737:700$900.

Em consequência e por despacho do Sr. Ministro da Fazenda devem ser consideradas como liquidadas todas as contas anteriores àquela data, descontando-se, na ocasião do pagamento daquele saldo, o que a Viação Férrea houver recebido posteriormente a 1.º de janeiro de 1939, de contas anteriores, por estarem consideradas naquele saldo. Êsse encontro de contas deve ser procedido por ocasião das Tomadas de Contas e, como até agora, depois daquela determinação, nenhuma foi realizada, essa operação não teve ainda execução. A situação então demonstrada modificou-se grandemente passando a Viação Férrea a ser devedora, por se haver recebido, de contas anteriores a 1938, importância superior ao saldo então demonstrado e reconhecido. A situação atual é esta:

| | | |
|---|---|---|
| Saldo a favor da Viação Férrea em 31-12-1938 | | 737:700$900 |
| Quantias recebidas no 1.º semestre de 1939.......... | 2.100:088$840 | |
| Quantias recebidas no 2.º semestre de 1939.......... | 832:553$130 | |
| Quantias recebidas no 1.º semestre de 1940.......... | 11:122$300 | |
| Quantias recebidas no 2.º semestre de 1940.......... | 1:171$000 | 2.944:935$270 |
| Saldo a favor da União.................... | | 2.207:234$370 |

Em face do exposto, logo que se verifiquem as tomadas de contas regulares, a Viação Férrea deverá recolher, dentro de 30 dias, os saldos semestrais a favor da União.

Em consequência dêsse encontro de contas, que permite encerrar todos os títulos de débitos anteriores a 1938, foram abertos livros e títulos novos para o registo das operações posteriores a essa data.

A situação das contas de operações realizadas com a União, e que se referem a êstes dois últimos exercícios, é a seguinte:

Contas devedoras

| | |
|---|---|
| Transportes 1939/1940 ..................... | 7.614:885$900 |
| Trabalhos e fornecimentos 1939/1940....... | 41:048$200 |
| Tráfego mútuo telegráfico................. | 7:217$250 |
| Batalhão Ferroviário ..................... | 192:948$100 |
| Total ................................... | 7.856:099$450 |

Contas credoras

| | |
|---|---|
| Recebimentos em duplicatas............... | 9:502$600 |
| Empréstimo à Cia. S. Jerônimo — Saldo... | 292:404$000 |
| Ministério do Trabalho — Quota de Previdência ................................ | 7:226$100 |
| Conselho Nacional do Trabalho............ | 11:112$800 |
| Total ................................... | 320:245$500 |

As três últimas parcelas estão sendo pagas, com regularidade, cada mês, tendo ficado a primeira na dependência de esclarecimentos por parte da União.

GOVÊRNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

A situação das diversas contas mantidas para registo das operações com o Estado é a seguinte:

Contas devedoras

a) Pagáveis mediante processo

| | | |
|---|---|---|
| Transportes ............... | 2.350:362$300 | |
| Trabalhos e fornecimentos.. | 428:566$040 | |
| Construção trecho V. Nova-Matadouro Modêlo ....... | 256:307$800 | |
| Coustrução trecho B. Gonçalves-V. Mattos ........... | 267:847$000 | |
| Pôrto e Barra do Rio Grande | 130:503$990 | 3.433:587$130 |

b) **Paralisadas**

| | | |
|---|---|---|
| Capital aplicado na E. F. do Riacho .................. | 335:215$600 | |
| Prejuízo na exploração da E. F. do Riacho ............ | 1.192:812$200 | 1.528:027$800 |

c) **Justificando provisões de fundos**

| | | |
|---|---|---|
| Materiais do Almoxarifado.. | 20.631:967$960 | |
| Hortos florestais .......... | 3.274:313$280 | |
| Prejuízos na exploração da rêde .................... | 21.589:061$590 | |
| Ramal de Quaraí........... | 9.170:380$650 | 54.665:723$480 |
| Total do débito do Estado.................. | | 59.627:338$410 |

Contas credoras

a) **Provisão de fundos**

| | | |
|---|---|---|
| Tesouro do Estado......... | 36.103:913$180 | |
| Ramal de Quaraí.......... | 8.481:817$700 | 44.585:730$880 |

b) **Paralisada**

| | |
|---|---|
| Material fornecido para o ramal de Santa Rosa........................ | 1.572:031$900 |
| Total do crédito........................... | 46.157:762$780 |

Balanceando-se as contas devedoras e credoras indicadas nos itens — a — verifica-se que nessas categorias de contas o Estado deve à Viação Férrea 10.079:992$600.

As contas indicadas nos itens — b — pela sua natureza, não podem ser balanceadas. O crédito de 1.572:031$900 que representa o valor de material pago pelo Estado para ser aplicado no ramal Santa Rosa — de sua propriedade — deverá ser acrescido do valor do inventário dêsse ramal, e será então considerado patrimônio do Estado. Como tal deverá figurar entre as contas do capital fixo.

O débito no total de 1.528:027$800, porém, é considerado como cobrável, pois representa inversão de fundos, autorizada pelo Estado em um ramal não encorporado à rêde enquanto era explorado de sua conta.

Com o acréscimo desta quantia o débito do Estado passa a ser de 11.608:020$400. Esta quantia deve ser considerada como insuficiência de capital, pois é ela constituída de prejuízos na exploração, não reembolsados pelo Estado, custo de hortos florestais e acréscimos no valor de materiais em ser no Almoxarifado, que é financiado pelo Estado.

As contas indicadas no item — c — são cobráveis mediante processo e estão sendo encaminhadas pelo Procurador. Não têm sido, porém, pagas em dinheiro, mas em encontro de contas contra créditos do Tesouro, os quais ultimamente têm sido representados unicamente pelo resgate, por êle efetuado, das letras da Brasunido. Neste momento, o que à Viação Férrea resta reembolsar do valor da última letra resgatada eleva-se ao total de 3.046:750$900 que, pôsto em confronto com o débito do Estado, representado pelas contas do item — c — ou sejam 3.433:587$130, apresenta um saldo, a favor da Estrada, de 386:836$230.

A Viação Férrea solicitou ao Govêrno do Estado a nomeação de uma comissão para fazer um levantamento dessas contas e propõe um encontro de contas final, para o que já foram fornecidos elementos suficientes ao Tesouro do Estado e foram também indicados os representantes da Viação Férrea.

Não são aquí considerados como responsabilidade do Estado os resultados da exploração dos hortos florestais, por isso que essa exploração está sendo feita em proveito exclusivo da Viação Férrea, à qual deverão ser atribuídos os lucros ou prejuízos que se verificarem.

Feita em conjunto a demonstração acima exposta, passa-se a analisar separadamente cada uma das contas alí indicadas:

**Conta transportes**

O movimento desta conta, neste ano, foi êste:

| | |
|---|---|
| Saldo do ano anterior | 2.415:559$200 |
| Contas transferidas | 136$700 |
| Transportes neste ano | 1.525:980$200 |
| Total do débito | 3:941:676$100 |
| Pagamentos em encontro de contas, anulações e transferências | 1.591:313$800 |
| Saldo em 31 de dezembro | 2.350:362$300 |

Êste débito refere-se aos seguintes exercícios:

| | |
|---|---|
| 1932 e anteriores | 33:432$600 |
| 1933 | 70:681$900 |
| 1934 | 19:034$700 |
| 1935 | 237:886$100 |
| 1936 | 52:011$800 |
| 1937 | 355:020$600 |
| 1938 | 76:119$100 |
| 1939 | 434:297$000 |
| 1940 | 1.071:878$500 |
| | 2.350:362$300 |

TRABALHOS E FORNECIMENTOS

Nesta conta registamos o valor de serviços e fornecimentos requisitados por diversos departamentos do Estado. O saldo é de 428:566$040 e assim se constitue:

**Brigada Militar:**

| | | |
|---|---|---|
| 2.º Batalhão da Reserva — Cacequí | 7:813$740 | |
| 2.º Batalhão de Infantaria | 19$000 | |
| Quartel em Marcelino Ramos | 700$400 | 8:533$140 |
| **Gabinete do Snr. Interventor** | | 15:225$300 |

**Secretaria das Obras Públicas:**

| | |
|---|---|
| Secretaria das Obras Públicas | 46:120$200 |
| Diretoria da Viação Terrestre | 744$000 |
| Serviço de transporte entre Palmares, Osório e Tôrres | 15:666$500 |
| Departamento autônomo de Estradas de Rodagem | 229$500 |
| Construção do Monumento aos Ferroviários | 6:102$700 |
| Estudos do ramal Canela-Passo do Salso | 55:863$300 |
| Construção do ramal Venâncio Aires-S. Cruz-Candelária | 3:756$200 |
| Estudos da construção do ramal Caxias-Flores da Cunha | 45:434$000 |

| | | |
|---|---|---|
| Comissariado da 2.ª Exposição-Feira-Estadual, de Sta. Maria | 18:719$900 | |
| Construção do ramal Giruá-Santa Rosa ...................... | 52:484$000 | |
| Construção do prolongamento do ramal-Caxias-Flores da Cunha | 184$800 | |
| Conservação do ramal Vila Nova ao Matadouro Modêlo........ | 5:357$200 | |
| Conservação do ramal Carlos Barbosa a Alfredo Chaves...... | 16:307$800 | |
| Reparação e substituição de dormentes nas linhas do Pôrto. | 21:938$500 | |
| Instalação telegráfica na estação de Santa Rosa ............. | 538$600 | 288:988$200 |
| **Secretaria do Interior** ....................... | | 4:612$900 |
| **Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio:** | | |
| Diretoria da Agricultura, Indústria e Comércio............. | 11:156$500 | |
| Pôsto Zootécnico da Serra....... | 116$000 | 11:272$500 |
| **Secretaria da Educação e Saúde Pública**...... | | 375$900 |
| **Diversos** ................................... | | 99:558$100 |
| | | 428:566$040 |

CONSTRUÇÃO DO TRECHO DE VILA NOVA AO MATADOURO MODÊLO

As despesas com esta construção, já concluída, até dezembro de 1939, importaram em 1.362:495$600, tendo havido uma sobra de material no valor de 15:262$500 que deduzido do total acima, dá o custo real da construção, contabilizado em 1.347:233$100. O saldo, ainda impago, das faturas encaminhadas ao Govêrno do Estado, montava em 31 de dezembro de 1940 em 256:307$800.

CONSTRUÇÃO DO TRECHO DE BENTO GONÇALVES A VERÍSSIMO DE MATOS

Para a conclusão do trecho da Estrada de Ferro de Carlos Barbosa a Alfredo Chaves, compreendido entre a cidade de Bento Gonçalves e a estação de Veríssimo de Matos, com

a extensão de 20 quilômetros, foi aberta concorrência pública, cujo edital foi publicado no jornal "A Federação" do dia 11-5-1935.

O contrato para a construção desta obra foi celebrado em 30-12-1936, entre o Govêrno do Estado, representado pela Secretaria dos Negócios das Obras Públicas, e o empreiteiro Heitor Mazzini.

As faturas do empreiteiro não são contabilizadas na Contabilidade da Viação Férrea. A conta que serve de epígrafe foi aberta para registo das despesas referentes à ferragem e forragem para animais, vencimentos de diaristas e vencimentos e diárias do pessoal encarregado da fiscalização.

## DIREÇÃO GERAL DO PÔRTO E BARRA DO RIO GRANDE

Esta conta regista as despesas feitas pela Viação Férrea nas linhas do Pôrto do Rio Grande, em virtude da obrigação assumida pelo convênio de tráfego mútuo, celebrado em 24 de fevereiro de 1931. Regista, outrossim, as diversas transações mantidas com aquela Repartição, tais como transportes, trabalhos e fornecimentos, etc.

O saldo devedor desta conta em 31 de dezembro de 1940 era de Rs. 130:503$990, sendo o de 1.° de janeiro de .... 110:730$790.

O resumo da referida conta, em 31 de dezembro, discrimina-se como segue:

| | |
|---|---|
| Intercâmbio do Material Rodante............ | 25:205$700 |
| Conservação de linhas........................ | 98:380$300 |
| Pedágio sôbre a ponte do Rio S. Gonçalo..... | 419$000 |
| Trabalhos e Fornecimento..................... | 4:812$690 |
| Transportes .................................. | 1:686$300 |
| Total ........................................ | 130:503$990 |

## CAPITAL DA ESTRADA DE FERRO DO RIACHO

Esta conta fôra aberta para registar os investimentos a serem feitos para melhoramentos e reaparelhamento desta Estrada. Tendo sido, porém, suspenso o seu tráfego, aqueles melhoramentos não tiveram execução, representando o saldo apenas o seguinte:

| | |
|---|---|
| Aquisição e adaptação de 6 auto-ônibus em auto trilhos | 332:056$000 |
| Construção de um girador | 3:159$600 |
| Total | 335:215$600 |

EXPLORAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DO RIACHO

Quando foi suspenso o tráfego dessa estrada, que estava sendo realizado de conta e por ordem do Govêrno do Estado, os prejuízos com essa exploração se elevaram a 1.192:812$200, os quais ainda perduram, por não ter sido reembolsado êsse valor e nem encorporada essa estrada à rêde geral, como foi solicitado, caso em que a referida quantia deveria ser amortizada pelo saldo da Viação Férrea.

MUNICIPALIDADE

Os débitos de diversas Prefeituras, condensados nesta conta, montam a 68:561$990.

Êste saldo assim se discrimina:

| | |
|---|---|
| Pôrto Alegre | 39:409$500 |
| Jaguarí | 823$400 |
| São Gabriel | 17:335$360 |
| Uruguaiana | 8:453$320 |
| São Vicente | 138$810 |
| Dom Pedrito | 872$300 |
| Bom Jesús | 194$500 |
| Caxias | 375$300 |
| Montenegro — credor | 96$800 |
| Santa Maria | 1:056$300 |
| | 68:561$990 |

CONTAS A RECEBER

Foi o seguinte o movimento desta conta, em 1940:

| | |
|---|---|
| Saldo em 1.º de janeiro | 320:446$420 |
| Débitos escriturados | 562:697$100 |
| Total | 883:143$520 |
| Cobranças realizadas | 503:123$900 |
| Saldo em 31 de dezembro de 1940 | 380:019$620 |

JEWISH COLONISATION ASSOCIATION

Com esta Companhia, que tem sua sede em Erebango e que explora o tráfego do ramal ferroviário que liga essa estação da Viação Férrea à de Quatro Irmãos, centro da colônia israelita, é mantido intercâmbio de material rodante e consequentes reparos de que carece êsse material. Em 31 de dezembro de 1940, existia um saldo de 2:957$000 a favor desta companhia.

FERRO CARRIL CENTRAL DEL URUGUAI

Sob êsse título registamos as operações decorrentes do convênio de tráfego mútuo de passageiros, que está sendo realizado pela estação de Jaguarão, assim como as que resultam do intercâmbio de material rodante, que se processa pela de Livramento, em virtude do terceiro trilho que demanda o Frigorífico Armour. O saldo no fim do exercício, a favor da Viação Férrea, era de 41:798$200.

TRÁFEGO MÚTUO RODOVIÁRIO

Nesta conta se aprecia o movimento de tráfego rodoviário para os municípios de Alfredo Chaves, Prata, Palmeira e Iraí, contratado com a firma J. Mello & Cia. O total dos fretes, no ano relatado, elevou-se a 556:605$400.

PROVISÕES PARA RISCOS DIVERSOS

Em face do vulto da despesa a que estava sujeita a Viação Férrea para manter os seus bens segurados, cêrca de 600 contos de réis anuais, foi proposta ao Govêrno do Estado a instituição de um fundo constituído pela separação mensal da quantia de 50:000$000, tornando-se, assim, a Viação Férrea a própria seguradora. Com a modalidade citada, iniciada em novembro de 1935, realizou-se a economia de 2.952:308$600 até 31 de dezembro de 1940. Dessa reserva estão depositados no Banco do Rio Grande do Sul 783:934$100.

SEGURO COLETIVO DOS FUNCIONÁRIOS

Desde 1.º de agôsto de 1934 acha-se em vigor o seguro de vida com a Sul América Companhia Nacional de Seguros de Vida, sendo o prêmio descontado em fôlhas de pagamento, a razão de 1$275 por conto de réis, por mês.

A contribuição anual tem sido:

| | |
|---|---|
| 1934 | 88:756$800 |
| 1935 | 457:062$900 |
| 1936 | 544:277$800 |
| 1937 | 630:066$900 |
| 1938 | 707:251$300 |
| 1939 | 714:470$700 |
| 1940 | 696:526$300 |
| Total | 3.838:412$700 |

Nem todos os sinistros têm sido pagos por intermédio da Viação Férrea, visto que muitos dêles são liquidados diretamente entre a Companhia e os herdeiros.

## CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES

A receita desta instituição, no ano de 1940, arrecadada pela Viação Férrea, inclusive a sua contribuição, importou em 7.585:983$000, assim especificada:

| | |
|---|---|
| Contribuição dos empregados | 2.089:081$500 |
| Contribuição do empregador | 2.089:081$500 |
| Quota de Previdência | 2.054:276$000 |
| Arrecadações diversas | 1.353:544$000 |
| Total da receita | 7.585:983$000 |

As prestações de empréstimos, descontadas em fôlhas de pagamento, importaram em 3.066:296$700.

O saldo credor desta conta, que passou para 1941, é de 1.780:629$800 e corresponde aos meses de novembro e dezembro, estando, pois, em dia o recolhimento da renda mensal, que está sendo feito de acôrdo com um acórdão do Conselho Nacional do Trabalho.

## TÍTULOS A PAGAR

O saldo que apresenta esta conta, em 31 de dezembro, na importância de 53.102:338$800, corresponde ao compromisso da Viação Férrea para resgate dos seguintes títulos:

| | |
|---|---|
| 11 Notas Promissórias, assinadas em março de 1937, pelo Diretor Geral e avalizadas pelo Tesouro do Estado, no valor de 4.238:821$700 cada uma, a favor da Brasunido S. A., em garantia do pagamento do material encomendado de acôrdo com o contrato celebrado em 22-3-1937, constante de trilhos e acessórios, material rodante e de tração. O vencimento dessas Notas Promissórias é a 22 de março de cada ano, sendo a última em 1951, estando sujeitas ao juro de 9% a/a. em caso de mora........................ | 46.627:038$700 |
| 7 Notas Promissórias, sendo 6 de 500:000$ e 1 de 436:450$900, assinadas pelo Diretor Geral, em outubro de 1940, a favor do Banco do Rio Grande do Sul, em garantia do pagamento do crédito que nos abriu em conta corrente. Os vencimentos destas Promissórias se darão no último dia de cada mês...................... | 3.436:450$900 |
| 20 Notas Promissórias assinadas pelo Govêrno do Estado e avalizadas pelo Banco do Brasil, a favor da Inland Steel Company, Chicago, em pagamento de 75% do valor dos trilhos e acessórios para 280 quilômetros de linha, correspondente ao primeiro embarque, de acôrdo com o contrato celebrado em 10-9-1940. Nestas Promissórias, que têm vencimentos trimestrais e sucessivos, a partir de 1-6-941, estão incluídos os juros de 6% sôbre o saldo devedor a contar de 1-3-1941.... | 3.038:849$200 |
| Total .................................... | 53.102:338$800 |

CONTAS A PAGAR

Durante o ano foram processadas e escrituradas 7.974 contas, no total de 46.549:857$800.

O movimento desta conta foi o seguinte:

| | |
|---|---|
| Saldo em 1.º de janeiro de 1940 ............ | 18.921:356$450 |
| Créditos escriturados ..................... | 46.549:857$800 |
| Total ..................................... | 65.471:214$250 |
| Pagamentos realizados .................. | 55.159:010$210 |
| Saldo para o ano de 1941 ................. | 10.312:204$040 |

INDENIZAÇÕES A PAGAR

Sob êste título são registados os processos para indenização ao público dos prejuízos por avarias, extravios e incêndios de mercadorias submetidas a despacho, como determina o decreto número 2.681, de 7 de dezembro de 1912. As indenizações processadas durante o ano de 1940 importaram em 90:666$200, dos quais 85:495$600 correram por conta da Viação Férrea e 5:170$600 por conta dos empregados.

INDENIZAÇÕES POR ACIDENTES DO TRABALHO

Em consequência da lei n.º 3.724, reformada pelo decreto n.º 24.637, de 10 de julho de 1934, a Viação Férrea despendeu durante o ano de 1940 a quantia de 471:838$700, com assistência médica e hospitalar, indenizações e diárias pagas aos funcionários que sofreram acidentes do trabalho.

Essa despesa assim se desdobra, por espécie:

**Indenizações**

| | | |
|---|---|---|
| Por lesões temporais ............ | 9:899$500 | |
| Por lesões parciais permanentes. | 13:307$400 | |
| Por lesões totais permanentes... | 26:264$000 | |
| Por mortes ..................... | 86:810$000 | 136:280$900 |

**Salários**

| | | |
|---|---|---|
| 1.ª Divisão ..................... | 5:343$600 | |
| 2.ª Divisão ..................... | 28:947$600 | |
| 3.ª Divisão ..................... | 71:415$900 | |
| 4.ª Divisão ..................... | 45:696$700 | |
| 5.ª Divisão ..................... | 7:181$500 | 158:585$300 |

**Assistência médica e hospitalar**

| | | |
|---|---|---|
| 1.ª Divisão .................... | 10:502$500 | |
| 2.ª Divisão .................... | 39:227$100 | |
| 3.ª Divisão .................... | 84:833$200 | |
| 4.ª Divisão .................... | 42:404$700 | 176:972$500 |
| Total ................................ | | 471:838$700 |

PESSOAL A PAGAR

Nesta conta são escriturados os vencimentos e salários do pessoal admitido a título efetivo e que é pago pelas fôlhas mensais, para se conhecer com mais presteza a despesa com a mão de obra, pelas categorias consignadas no orçamento, cujo confronto e contrôle torna-se, assim, mais fácil.

O total dos vencimentos e salários processados em 1940 elevou-se a 62.679:159$200, assim distribuídos por divisões:

| | |
|---|---|
| 1.ª Divisão ............. | 6.365:185$000 |
| 2.ª Divisão ............. | 17.751:745$000 |
| 3.ª Divisão ............. | 21.208:678$500 |
| 4.ª Divisão ............. | 15.352:060$700 |
| 5.ª Divisão ............. | 2.001:490$000 |
| Total ................... | 62.679:159$200 |

Em 1939 o total das fôlhas foi de 63.382:686$900 e, em 1938, montou em 65.193:999$100.

SALÁRIOS NÃO RECLAMADOS

Para esta conta são transferidos os salários dos empregados que, por qualquer motivo, não compareceram na ocasião do pagamento. Decorridos dois anos, sem reclamação, êstes salários tornam-se propriedade da Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários da Rio Grande do Sul, de acôrdo com o decreto n.º 20.465, em seu artigo 8.º, item 4.

O saldo, existente em 31 de dezembro de 1940, importou em 75:187$300.

## RÊDE DE VIAÇÃO PARANÁ-SANTA CATARINA

A Viação Férrea mantém com esta estrada, constituída pelas linhas que compreendem a rêde do Paraná e Santa Catarina, relações de tráfego mútuo e intercâmbio de material rodante e, por seu intermédio, com a Estrada de Ferro Sorocabana.

O saldo das operações, que em 31 de dezembro de 1940 era favorável à Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina, montava em 1.881:040$800.

## COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA

O montante das transações realizadas durante o ano de 1940, com a Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea, pode ser resumido nos seguintes títulos gerais:

| | | |
|---|---|---|
| Saldo em 1.° de janeiro de 1940............ | | 1.797:459$250 |
| **Crédito:** | | |
| Fornecimentos ao pessoal | 26.026:259$200 | |
| Quotas para integralização de ações .............. | 625:382$200 | |
| Cobranças na Tesouraria. | 18:604$400 | |
| Transferências de salários | 3:376$300 | |
| Hospitalizações e medicamentos fornecidos ..... | 78:344$000 | |
| Pernoites de animais..... | 2:338$800 | |
| Abastecimento de trens especiais ............... | 57:623$900 | |
| Carros restaurante -- 50% dos prejuízos ......... | 51:416$200 | |
| Diversos fornecimentos... | 23:274$500 | |
| Indenizações por avaria e falta de mercadorias... | 1:826$600 | 26.888:446$100 |
| | | 28.685:905$350 |
| **Débito:** | | |
| Pagamentos efetuados.... | 25.070:000$000 | |
| Materiais fornecidos ..... | 121:363$400 | |
| Vencimentos do pessoal em serviço e trabalhos executados ............... | 79:485$900 | |

| | | |
|---|---|---|
| Transportes concedidos em conta corrente ........ | 229:720$500 | |
| Carros restaurantes -- 75% dos lucros ............ | 13:133$500 | |
| Diversos ................ | 968$700 | 25.514:672$000 |
| Saldo credor em 31 de dezembro de 1940.. | | 3.171:233$350 |

Pelo aviso n.º 1.547, de 22 de maio de 1938, foram aumentados os favores concedidos pelo aviso n.º 68, de 17 de maio de 1931, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas.

O aumento consistiu na concessão do abatimento de 75% sôbre os fretes na Viação Férrea, de mercadorias destinadas aos armazéns da Cooperativa, que, pelo aviso n.º 68, gozavam do abatimento de 50%.

CONSELHO NACIONAL DO TRABALHO

De conformidade com o disposto no art. 14 do decreto n.º 20.465, de 1.º de outubro de 1931, do total da taxa de previdência arrecadada do público para a Caixa de Aposentadoria e Pensões, devem ser deduzidos 3% para o Conselho Nacional do Trabalho, devendo ser depositados na Delegacia Fiscal do Tesouro Nacional, neste Estado.

No decurso do exercício de 1940, essa porcentagem produziu a quantia de 69:583$500, contra 71:094$600, em 1939.

ASSOCIAÇÕES FERROVIÁRIAS BENEFICENTES

De conformidade com a circular n.º 63, de 2 de março de 1936, desta Diretoria, nas fôlhas mensais de pagamento são efetuados descontos de mensalidades e quotas para pecúlio em benefício de várias associações ferroviárias.

Êsses descontos, durante o ano de 1940, importaram em 3.074:966$400, que acrescidos do saldo de 1939, na importância de 534:867$700 e mais 55$000 recebidos pela Tesouraria, somam 3.609:889$100.

Por conta dessa quantia foram pagos:

| | |
|---|---|
| Revista "O Ferroviário" .................. | 14:924$500 |
| Departamento Desportivo da Viação Férrea | 11:657$100 |
| Associação dos Ferroviários Sul Rio Grandeses ............................ | 1.881:992$700 |

| | |
|---|---|
| Sociedade Amparo Mútuo dos Empregados da Viação Férrea ........................ | 242:914$400 |
| Previdência dos Telegrafistas da Viação Férrea ................................ | 9:606$000 |
| Associação Ferroviária de Auxílio Mútuo... | 97:454$300 |
| Pecúlio do Aposentado....................... | 792:510$800 |
| Clube Ferroviário Pôrto Alegrense......... | 5:819$000 |
| | 3.056:878$800 |
| Saldo a pagar............................... | 553:010$300 |
| | 3.609:889$100 |

## MINISTÉRIO DO TRABALHO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO

A êste Ministério é creditado, de acôrdo com a Lei 159, de dezembro de 1935, o excesso entre a taxa de 2% — Quota de Previdência — arrecadada para a Caixa de Aposentadoria e Pensões (depois de deduzidos 3% para o Conselho Nacional do Trabalho) e a contribuição mensal dos empregados para a mesma instituição. Êste excesso, que deve ser recolhido ao Banco do Brasil, juntamente com a receita da Caixa de Aposentadoria e Pensões, até o dia 15 do segundo mês seguinte ao que se referir, elevou-se, em 1940, a 195:591$500, contra 144:802$000, em 1939. O saldo que apresenta esta conta, na importância de 7:226$100, é correspondente ao excesso de 3:977$400 verificado em novembro e 3:248$700 de dezembro.

## COMPANHIA ITALO-BRASILEIRA DE SEGUROS GERAIS

Está em vigor na Viação Férrea, desde 1937, o seguro contra acidentes pessoais nos trens e no recinto das estações, contratado com a Companhia Italo-Brasileira de Seguros Gerais, pelo prazo de cinco anos, segundo têrmo aditivo de 25 de junho de 1938.

Durante o ano de 1940 foram vendidos 231.176 "tickets" representativos dêsse seguro, ao preço de $300 cada um.

A companhia concessionária abona por êsse serviço $030 à Viação Férrea e $100 ao bilheteiro em cada "ticket" emitido.

## CAUÇÕES EM DINHEIRO

Durante o ano relatado, foi o seguinte o movimento de cauções, em dinheiro, depositadas em garantia de negócios com a Viação Férrea:

| | |
|---|---|
| Saldo em 1.° de janeiro | 179:011$310 |
| Total recebido em 1939 | 254:870$900 |
| Total | 433:882$210 |
| Total restituído | 248:335$100 |
| Saldo em 31 de dezembro de 1940 | 185:547$110 |

## CAUÇÕES EM TÍTULOS

O movimento de cauções em títulos, com a mesma finalidade das cauções em dinheiro, foi o seguinte:

| | |
|---|---|
| Saldo em 1.° de janeiro | 1.328:735$500 |
| Títulos recebidos | 583:168$700 |
| Total | 1.911:904$200 |
| Títulos restituídos | 894:835$300 |
| Saldo em 31 de dezembro de 1940 | 1.017:068$400 |

## LUCROS E PERDAS

O saldo desta conta que era de 15.275:776$920, em 1.° de janeiro de 1940, passou a ser de 15.096:923$150, em 31 de dezembro do mesmo ano, em consequência da transferência, por encerramento, de saldos de diversas contas de resultados.

# 2.ª DIVISÃO

## TRÁFEGO

### TRÁFEGO, MOVIMENTO E TELÉGRAFO

**Despesas**

A despesa total da 2.ª Divisão, durante o ano de 1940, foi de 20.611:295$400, assim discriminada:

| | |
|---|---|
| Pessoal ................ | 17.925:069$200 |
| Material ................ | 1.410:501$300 |
| Diversos ............... | 1.275:724$900 |
| Total............. | 20.611:295$400 |

No ano de 1939 a despesa total foi de 20.343:056$700, assim distribuída:

| | |
|---|---|
| Pessoal .................. | 18.152:606$400 |
| Material ................. | 1.179:206$700 |
| Diversos ................ | 1.011:243$600 |
| Total............. | 20.343:056$700 |

Comparando-se os dados acima indicados verifica-se que a despesa de 1940 foi superior à do exercício de 1939, na importância de 268:238$700.

O quadro, a seguir, especifica a despesa total da 2.ª Divisão durante o ano de 1940:

## Despesa do Tráfego, por espécie, em 1940

| ESPÉCIE DA DESPESA | Pessoal | Material | Diversos | Total |
|---|---|---|---|---|
| Superintendência .................. | 1.680:290$500 | 23:372$300 | 69:134$900 | 1.772:797$700 |
| Papelaria ......................... | 2:636$100 | 491:401$600 | 1:075$100 | 495:112$800 |
| Empregados dos trens............. | 3.674:721$400 | — | 40:176$700 | 3.714:898$100 |
| Telégrafo, eletricidade e cronometria | 3.190:746$900 | 139:823$900 | 124:794$000 | 3.455:364$800 |
| Abastecimento dos trens........... | 126:329$200 | 220:192$700 | 99:842$700 | 446:364$600 |
| Empregados das estações........... | 8.843:992$900 | — | 186:791$200 | 9.030:784$100 |
| Abastecimento das estações......... | 169:743$100 | 415:925$200 | 258:634$700 | 844:303$000 |
| Custeio da Secção de Reclamações.. | 74:328$900 | — | — | 74:328$900 |
| Indenizações ...................... | 525$900 | — | 301:269$900 | 301:795$800 |
| Indenizações por ferimentos pessoais | 24:894$900 | 368$000 | 39:495$600 | 64:758$500 |
| Colisões e descarrilamentos......... | 74:916$300 | 93:437$400 | 17:402$800 | 185:756$500 |
| Aluguel do material rodante......... | — | — | 85:424$700 | 85:424$700 |
| Impressão de bilhetes............. | 61:943$100 | 25:980$200 | 266$400 | 88:189$700 |
| Despesas dos carros restaurantes.... | — | — | 51:416$200 | 51:416$200 |
| Despesas diversas do Tráfego....... | — | — | — | — |
| Totais.................... | 17.925:069$200 | 1.410:501$300 | 1.275:724$900 | 20.611:295$400 |

## DADOS PRINCIPAIS REFERENTES AO SERVIÇO DO TRÁFEGO

### Pêso útil retribuído

Em 1940 .................. 710.953.701 Ton/Km.
Em 1939 .................. 710.527.682 Ton/Km.

Diferença para mais....... 426.019 Ton/Km.

### Custo dos serviços do tráfego, por tonelada-quilômetro

Em 1940 ........................... 28,991 réis
Em 1939 ........................... 28,631 réis

Diferença para mais.................. 0,360 réis

### Número de toneladas-quilômetro por empregado

Em 1940 ............................. 185.724
Em 1939 ............................. 200.318

Diferença para menos.................. 14.594

### Indenizações pagas

Em 1940 ........................... 90:666$200
Em 1939 ........................... 187:863$800

Diferença para menos............... 97:197$600

### Incêndios de vagões

Em 1940 ................................. 70
Em 1939 ................................. 23

Diferença para mais......................... 47,

assim discriminada:

| ESPECIFICAÇÃO | ANOS | |
|---|---|---|
| | 1940 | 1939 |
| Principios de incêndios, sem prejuízo...... | 55 | 18 |
| Princípios de incêndios, com prejuízo...... | 15 | 5 |
| Incêndios totais ........................ | 0 | 0 |
| Totais dos incêndios............ | 70 | 23 |

**Movimento de viajantes, animais e toneladas-quilômetro de bagagens, encomendas e mercadorias — Serviço não remunerado**

| MESES | NÚMERO DE VIAJANTES | | | Número de Animais | TONELADAS-QUILÔMETRO | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1.ª classe | 2.ª classe | Nos carros motores | | Bagagens | Encomendas | Mercadorias |
| Janeiro | 9.026 | 5.241 | Computados em 1.ª cls. | 11 | 3.735 | 105.048 | 9.643.177 |
| Fevereiro | 9.555 | 4.503 | Idem | 17 | 5.877 | 53.065 | 9.634.101 |
| Março | 11.549 | 5.101 | Idem | 21 | 3.997 | 57.510 | 9.382.746 |
| Abril | 11.513 | 5.815 | Idem | 14 | 7.171 | 63.183 | 9.655.803 |
| Maio | 8.715 | 4.965 | Idem | 14 | 5.515 | 71.552 | 11.758.278 |
| Junho | 8.024 | 4.222 | Idem | 23 | 4.669 | 74.582 | 12.456.307 |
| Julho | 10.019 | 5.642 | 1.117 | 21 | 1.764 | 97.451 | 12.289.915 |
| Agôsto | 8.431 | 5.841 | 1.633 | 21 | 657 | 172.538 | 15.479.471 |
| Setembro | 10.430 | 5.137 | 1.212 | 10 | 1.710 | 109.604 | 11.709.070 |
| Outubro | 11.616 | 5.989 | 1.156 | 12 | 1.374 | 100.747 | 12.075.549 |
| Novembro | 11.728 | 4.390 | 1.017 | 15 | 6.421 | 172.186 | 11.939.988 |
| Dezembro | 16.641 | 4.415 | 1.051 | 44 | 9.317 | 72.851 | 10.118.950 |
| Totais de 1940 | 127.247 | 61.261 | 7.186 | 223 | 52.207 | 1.150.317 | 136.143.355 |
| Totais de 1939 | 93.800 | 58.826 | Incl. 1.ª cls. | 186 | 29.636 | 910.822 | 117.120.469 |
| Diferença sôbre 1939 | + 33.447 | + 2.435 | Prejudicado | + 37 | + 22.571 | + 239.495 | + 19.022.886 |

## Movim adorias — Serviço remunerado

| M E | úmero de nimais | TONELADAS-QUILÔMETRO | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Bagagens | Encomendas | Mercadorias |
| Janeiro ........ | 62.082 | 31.791 | 477.655 | 46.448.214 |
| Fevereiro ..... | 69.473 | 47.645 | 542.629 | 43.997.102 |
| Março ......... | 64.451 | 35.799 | 618.752 | 41.279.721 |
| Abril .......... | 64.726 | 30.133 | 534.460 | 45.327.411 |
| Maio .......... | 73.486 | 24.924 | 524.759 | 45.810.204 |
| Junho ........ | 61.386 | 22.230 | 575.005 | 42.606.849 |
| Julho ......... | 51.199 | 26.599 | 541.421 | 47.405.699 |
| Agôsto ....... | 34.675 | 21.269 | 478.474 | 39.673.641 |
| Setembro ..... | 33.575 | 20.636 | 433.785 | 38.366.297 |
| Outubro ....... | 38.645 | 20.365 | 471.274 | 46.158.611 |
| Novembro .... | 35.671 | 26.482 | 487.066 | 43.977.498 |
| Dezembro ..... | 23.673 | 44.961 | 556.392 | 40.908.663 |
| Totais de | 13.042 | 352.834 | 6.241.672 | 521.959.910 |
| Totais de | 97.895 | 400.874 | 5.887.701 | 546.783.077 |
| Diferença | 15.147 | — 148.040 | + 353.971 | — 24.823.167 |

95 a 98

**Movimento de viajantes, animais e toneladas-quilómetro de bagagens, encomendas e mercadorias — Serviço remunerado**

| MESES | NÚMERO DE VIAJANTES | | | | | | Número de Animais | TONELADAS-QUILÓMETRO | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1.ª classe | 2.ª classe | Trens de Subúrbios | Trens especiais | Transportes Fúnebres | Total | | Bagagens | Encomendas | Mercadorias |
| Janeiro | 132.294 | 87.512 | Computados em 1.ª cls | 668 | Computados em 1.ª cls. | 221.474 | 62.082 | 31.791 | 477.655 | 46.448.214 |
| Fevereiro | 137.621 | 93.807 | Idem | 36 | Idem | 231.464 | 69.473 | 47.645 | 542.629 | 43.997.102 |
| Março | 151.331 | 121.457 | Idem | 72 | Idem | 272.860 | 64.451 | 35.799 | 618.752 | 41.279.721 |
| Abril | 105.900 | 101.717 | Idem | 176 | Idem | 207.793 | 64.726 | 30.133 | 534.460 | 45.327.411 |
| Maio | 104.327 | 95.446 | Idem | 36 | Idem | 199.809 | 73.486 | 24.924 | 524.759 | 45.810.204 |
| Junho | 109.787 | 91.827 | Idem | 72 | Idem | 201.686 | 61.386 | 22.230 | 575.005 | 42.606.849 |
| Julho | 106.573 | 91.646 | 7.031 | 365 | — | 205.615 | 51.199 | 26.599 | 541.421 | 47.405.699 |
| Agôsto | 92.375 | 77.824 | 5.886 | 216 | — | 176.301 | 34.675 | 21.269 | 478.474 | 39.673.641 |
| Setembro | 96.979 | 75.123 | 4.615 | 432 | — | 177.149 | 33.576 | 20.636 | 433.785 | 38.366.297 |
| Outubro | 103.515 | 89.298 | 5.553 | 2.842 | 4 | 201.212 | 38.645 | 20.365 | 471.274 | 46.158.611 |
| Novembro | 100.755 | 81.499 | 4.860 | 2.050 | — | 189.164 | 35.671 | 26.482 | 487.066 | 43.977.498 |
| Dezembro | 112.314 | 95.123 | 23.253 | 3.172 | — | 233.862 | 23.673 | 44.961 | 556.392 | 40.908.663 |
| Totais de 1940 | 1.354.771 | 1.102.279 | 51.198 | 10.137 | 4 | 2.518.389 | 613.042 | 352.834 | 6.241.672 | 521.959.910 |
| Totais de 1939 | 1.369.129 | 1.073.393 | Incl. 1.ª cls. | 1.114 | Incl. 1.ª cls. | 2.443.636 | 497.895 | 400.874 | 5.887.701 | 546.783.077 |
| Diferenças sôbre 1939 | — 14.358 | + 28.886 | Prejudicado | + 9.023 | Prejudicado | + 74.753 | + 115.147 | — 48.040 | + 353.971 | — 24.823.167 |

95 a 98

## Movimento do último sexênio — Serviço remunerado
### VIAJANTES

| ANOS | NÚMERO DE VIAJANTES | | | | | | RECEITA | | Percurso médio Kms. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Primeira classe | Segunda classe | Trens de subúrbios | Trens especiais | Transportes fúnebres | Total | Por viajante | Por viajante-Km. | |
| 1935 ....... | 612.460 | 815.743 | Computados em 1.ª classe | | | 1.428.203 | 8$816 | $083 | 106,4 |
| 1936 ....... | 784.614 | 894.720 | Computados em 1.ª classe | | | 1.679.334 | 8$700 | $084 | 103,1 |
| 1937 ....... | 1.088.646 | 972.627 | Computados em 1.ª classe | | | 2.061.273 | 8$874 | $083 | 106,4 |
| 1938 ....... | 1.241.032 | 1.021.624 | Computados em 1.ª classe | | | 2.262.656 | 8$627 | $086 | 100,1 |
| 1939 ....... | 1.370.243 | 1.073.393 | Computados em 1.ª classe | | | 2.443.636 | 8$130 | $086 | 95,1 |
| 1940 ....... | 1.354.771 | 1.102.279 | 51.198 | 10.137 | 4 | 2.518.389 | 8$187 | $084 | 97,1 |

### BAGAGENS

| ANOS | Toneladas | Toneladas-quilômetro | RECEITA | | | Percurso médio quilômetros |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Total | Por tonelada | Por tonelada-quilômetro | |
| 1935 ............ | 1.374,596 | 470.006 | 316:296$600 | 230$101 | $673 | 342 |
| 1936 ............ | 1.353,655 | 431.158 | 300:685$500 | 222$128 | $697 | 319 |
| 1937 ............ | 1.345,701 | 454.262 | 316:592$300 | 235$261 | $697 | 338 |
| 1938 ............ | 1.252,226 | 424.599 | 300:670$100 | 240$108 | $708 | 339 |
| 1939 ............ | 1.114,929 | 400.874 | 272:545$900 | 244$453 | $680 | 360 |
| 1940 ............ | 987,028 | 352.834 | 239:921$400 | 243$075 | $680 | 358 |

## ENCOMENDAS

| ANOS | Toneladas | Toneladas Quilômetros | RECEITA | | | Percursó médio Quilômetro |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Total | Por tonelada | Por tonelada Quilômetro | |
| 1935 ............. | 25.016,314 | 4.592.758 | 2.902:803$800 | 116$036 | $632 | 184 |
| 1936 ............. | 29.039,396 | 5.443.385 | 3.587:115$900 | 123$025 | $659 | 187 |
| 1937 ............. | 32.257,924 | 5.963.397 | 3.937:961$700 | 122$077 | $660 | 185 |
| 1938 ............. | 33.812,064 | 6.285.386 | 4.006:042$600 | 118$479 | $637 | 186 |
| 1939 ............. | 33.323,535 | 5.887.701 | 3.784:526$800 | 113$569 | $643 | 177 |
| 1940 ............. | 35.444,841 | 6.241.672 | 3.895:129$900 | 109$893 | $624 | 176 |

## Movimento de mercadorias nos anos de 1940 e 1939 — Serviço retribuído

| MESES | TONELADAS | | TONELADAS-QUILÓMETRO | | RECEITA | | | | | | Percurso médio de 1 tonelada (Kms.) | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Total | | Por tonelada | | Por tonelada-quilómetro | | | |
| | 1940 | 1939 | 1940 | 1939 | 1940 | 1939 | 1940 | 1939 | 1940 | 1939 | 1940 | 1939 |
| Janeiro | 136.131 | 114.013 | 46.448.214 | 42.786.087 | 5.319:497$700 | 5.210:066$900 | 39$076 | 45$697 | $115 | $122 | 341 | 375 |
| Fevereiro | 125.494 | 110.290 | 43.997.102 | 38.780.165 | 4.950:140$700 | 4.827:272$600 | 39$448 | 43$769 | $113 | $124 | 351 | 352 |
| Março | 126.253 | 126.591 | 41.279.721 | 46.316.072 | 5.953:289$300 | 5.721:262$600 | 47$154 | 45$195 | $144 | $124 | 327 | 366 |
| Abril | 132.834 | 216.184 | 45.327.411 | 52.524.807 | 5.447:287$700 | 5.909:696$200 | 41$008 | 27$336 | $120 | $113 | 341 | 243 |
| Maio | 129.742 | 150.753 | 45.810.204 | 47.311.316 | 5.443:148$300 | 5.745:525$700 | 41$954 | 38$112 | $119 | $121 | 353 | 314 |
| Junho | 119.524 | 142.022 | 42.606.849 | 45.175.570 | 4.960:281$500 | 5.533:886$600 | 41$500 | 38$965 | $116 | $123 | 357 | 318 |
| Julho | 134.574 | 144.765 | 47.105.699 | 45.925.673 | 5.236:679$500 | 5.443:714$100 | 38$913 | 37$604 | $110 | $119 | 352 | 317 |
| Agôsto | 119.142 | 142.191 | 39.673.641 | 46.892.897 | [illegible]:639$700 | 5.659:479$400 | 38$531 | 39$802 | $118 | $121 | 333 | 330 |
| Setembro | 116.489 | 147.105 | 38.386.297 | 44.516.160 | 4.421:322$900 | 5.477:293$500 | 37$955 | 37$158 | $115 | $123 | 329 | 302 |
| Outubro | 133.632 | 141.324 | 46.158.611 | 48.701.346 | 5.476:379$400 | 5.788:196$300 | 40$981 | 40$956 | $119 | $119 | 345 | 345 |
| Novembro | 128.237 | 125.690 | 43.977.498 | 42.950.964 | 5.403:601$000 | 5.395:417$400 | 42$138 | 42$926 | $123 | $126 | 343 | 342 |
| Dezembro | 120.726 | 133.196 | 40.908.663 | 44.912.020 | 5.137:685$700 | 5.649:540$500 | 42$557 | 42$412 | $126 | $126 | 339 | [illegible] |
| Taxas de carga, descarga, baldeação, exp. e notas | — | — | — | — | 1.124:174$000 | 1.170:837$800 | — | — | — | — | — | — |
| Totais e médias | 1.522.779 | 1.694.423 | 521.959.910 | 546.783.077 | 63.464:427$400 | 67.532:189$600 | 40$938 | 39$165 | $119 | $121 | 343 | 323 |

## Tráfego mútuo com as Estradas de Ferro do Norte

**Viajantes, bagagens, encomendas e mercadorias, procedentes do Norte**

| DESIGNAÇÃO | NÚMERO DE VIAJANTES | | PÊSO EM TONELADAS | | DIFERENÇA SÔBRE 1939 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1940 | 1939 | 1940 | 1939 | Número de viajantes | Pêso em tons. |
| Viajantes de 1.ª classe | 7.381 | 7.054 | — | — | + 327 | — |
| Viajantes de 2.ª classe | 10.027 | 12.098 | — | — | — 2.071 | — |
| Bagagens e encomendas | — | — | 612,849 | 598,360 | — | + 14,489 |
| Mercadorias | — | — | 39.496,047 | 30.527,481 | — | + 8.968,566 |
| Totais | 17,408 | 19.152 | 40.108,896 | 31.125,841 | — 1.744 | + 8.983,055 |

## Tráfego mútuo com as Estradas de Ferro do Norte

**Viajantes, bagagens, encomendas e mercadorias, destinados ao Norte**

| DESIGNAÇÃO | NÚMERO DE VIAJANTES | | PÊSO EM TONELADAS | | DIFERENÇA SÔBRE 1939 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1940 | 1939 | 1940 | 1939 | Número de viajantes | Pêso em tons. |
| Viajantes de 1.ª classe | 7.813 | 7.188 | — | — | + 625 | — |
| Viajantes de 2.ª classe | 8.829 | 10.387 | — | — | — 1.558 | — |
| Bagagens e encomendas | — | — | 296,399 | 266,027 | — | + 30,372 |
| Mercadorias | — | — | 43.909,122 | 46.632,918 | — | — 2.723,796 |
| Totais | 16.642 | 17.575 | 44.205.521 | 46.898,945 | — 933 | — 2.693,424 |

## SECÇÃO DE RECLAMAÇÕES

Os serviços da Secção de Reclamações foram atendidos devidamente durante o ano, fazendo-se a liquidação dos processos nos prazos regulamentares.

**Indenizações totais pagas**

| | |
|---|---|
| Em 1940 .................. | 90:666$200 |
| Em 1939 .................. | 187:863$800 |
| Diferença para menos...... | 97:197$600, |

conforme se depreende do quadro a seguir:

**Indenizações processadas pela Contabilidade e realmente pagas nos anos de 1940 e 1939**

| RESPONSÁVEIS | 1940 | 1939 | Diferenças para mais ou para menos |
|---|---|---|---|
| Indenizações totais pagas.. | 90:666$200 | 187:863$800 | — 97:197$600 |
| Por conta da Viação Férrea | 56:358$300 | 135:003$800 | — 78:645$500 |
| Por conta de provisões para riscos diversos .......... | 29:618$700 | 47:107$400 | — 17:488$700 |
| Por conta de funcionários da Viação Férrea........ | 4·634$600 | 5:060$700 | — 426$100 |
| Contas a receber ......... | 54$600 | 691$900 | — 637$300 |

Deram lugar a essas indenizações as seguintes causas:

## Indenizações pagas nos anos de 1940 e 1939

| CAUSAS | 1940 | | 1939 | | DIFERENÇAS | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Importâncias pagas | Percentagens sôbre o total | Importâncias pagas | Percentagens sôbre o total | Mais | Menos |
| Incêndios | 29:618$700 | 32,67 | 46:838$800 | 24,93 | — | 17:220$100 |
| Acidentes | 44:213$900 | 48,76 | 119:839$200 | 63,78 | — | 75:625$300 |
| Extravios | 4:979$500 | 5,50 | 12:534$300 | 6,67 | — | 7:554$800 |
| Furtos e roubos | 1:439$100 | 1,59 | — | — | 1:439$100 | — |
| Goteiras nos carros | — | — | — | — | — | — |
| Maus carregamentos | 1:784$800 | 1,96 | 650$000 | 0,35 | 1:134$800 | — |
| Águas por frestas | 5:448$800 | 6,00 | 2:855$800 | 1,52 | 2:593$000 | — |
| Avarias por motivos diversos | 1:089$500 | 1,21 | 2:098$400 | 1,12 | — | 1:008$900 |
| Violações | — | — | 2:154$200 | 1,14 | — | 2:154$200 |
| Avarias por querosene | — | — | 781$800 | 0,42 | — | 781$800 |
| Deteriorações | 720$600 | 0,80 | 111$300 | 0,07 | 609$300 | — |
| Ácidos, corrosivos, etc. | 1:371$300 | 1,51 | — | — | 1:371$300 | — |
| Totais | 90:666$200 | 100,00 | 187:863$800 | 100,00 | 7:147$500 | 104:345$100 |

Verifica-se, pois, que, no total das indenizações pagas no ano de 1940, houve um decréscimo de 97:197$600 sôbre o ano anterior.

**Leilão de sobras**

Nos meses de fevereiro e setembro foram efetuados leilões de mercadorias abandonadas, de acôrdo com o artigo 159 das Instruções Regulamentares, tendo produzido o total líquido de 16:279$000.

**Sobras existentes**

Existem no depósito de sobras, em Pôrto Alegre, 150 volumes para serem oportunamente vendidos em leilão.

## DESVIOS PARTICULARES

Durante o ano os desvios particulares sofreram as seguintes alterações:

**Abertos ao tráfego**

26 de janeiro — Foi aberto ao tráfego o desvio do qual é usuária a firma M. Sigal, situado no Km. 190,420 da linha de Cacequí a Rio Grande.

**Fechados ao tráfego**

13 de março — Foi fechado ao tráfego o desvio situado no Km. 10,164 da linha de Santa Maria a Uruguaiana, da firma Loureiro & Barros.

1.° de julho — Foi fechado ao tráfego o desvio situado no Km. 366,420 da linha de Santa Maria a Pôrto Alegre, da Prefeitura Municipal de São Leopoldo.

13 de agôsto — Foi fechado ao tráfego o desvio situado no Km. 5,076 do ramal de Taquara, da firma Provenzano & Sanches.

1.° de setembro — Foi fechado ao tráfego o desvio situado no Km. 98,797 da linha de Santa Maria a Marcelino Ramos, da firma Pontes & Cia.

28 de setembro — Foi fechado ao tráfego o desvio situado no Km. 145,410 da linha de Cacequí a Rio Grande, da firma Dario Borba.

11 de outubro — Foi fechado ao tráfego o desvio situado no Km. 190,420 da linha de Cacequí a Rio Grande, da firma M. Sigal.
16 de dezembro — Foi fechado ao tráfego o desvio situado no Km. 500,085 da linha de Bagé a Rio Grande, da firma Miguel Irigon & Irmão.

**Transferidos**

8 de janeiro — Foi transferido, da firma Santos, Duarte & Cia. Ltda. para a firma Santos & Cia. Ltda., o uso do desvio situado no Km. 601,700 da linha de Cacequí a Rio Grande.
9 de abril — Foi transferido, da firma Guilherme Rodolpho Ritzel para a Sociedade Matadouro Santamariense, o uso do desvio situado no Km. 4,598 da linha de Santa Maria a Uruguaiana.
30 de abril — Foi transferido, da firma Santo Meneghetti para a firma W. Rinaldo Dieterich & Cia., o uso do desvío situado no Km. 385,603 da linha de Santa Maria a Marcelino Ramos.
9 de julho — Foi transferido, da firma Jorge Glasherster & Cia., para a firma Carlos Matte Sobrinho, o uso do desvio situado no Km. 330,060 da linha de Santa Maria a Marcelino Ramos.
27 de julho — Foi transferido, do Banco do Rio Grande do Sul para o Instituto Sul Riograndense de Carnes, o uso do desvio situado no Km. 327,664 da linha de Cacequí a Rio Grande.
20 de agôsto — Foi transferido, da firma F. Matarazzo & Cia. para a firma Sociedade Anônima Indústrias Reunidas F. Matarazzo, o uso do desvio situado no Km. 534,829 da linha de Santa Maria a Marcelino Ramos.
30 de agôsto — Foi transferido, da firma Curt G. Rheingantz para a firma José Faustini, o uso do desvio situado no Km. 546,938 da linha de Cacequí a Rio Grande.
27 de dezembro — Foi transferido, da firma José Faustini para a firma Cerâmica Pelotense Ltda., o uso do desvio situado no Km. 546,938 da linha de Cacequí a Rio Grande.

**ESTAÇÕES**

**Mudança de nome**

11 de janeiro — Passou a denominar-se "General Câmara" a estação "Margem do Taquarí" situada no Km. 262 da linha de Santa Maria a Pôrto Alegre.

## INTERRUPÇÕES DO TRÁFEGO

Durante o ano de 1940 houve as seguintes interrupções do tráfego, motivadas por desmoronamentos e inundações:

24 de março — Caiu uma barreira no Km. 138,8, entre a parada Lobo d'Ávila e a estação de Santiago, motivo por que a linha esteve interrompida das 14 às 22 horas do mesmo dia. Houve apenas a detenção de um trem de lenha.

14 de junho — No Km. 546 entre as estações de Bororé e Olavo Barreto Viana, as águas cobriram a linha numa extensão de 600 metros e com a altura até de 70 centímetros. Por êsse motivo foram suprimidos os trens M-53, do dia 14, no trecho de Bororé a São Borja, e M-54, do dia 15, no trecho de São Borja a Itaquí.

15 de junho — O trem M-34, que corre de Quaraí a Alegrete, no Km. 334,150 foi atingido por uma barreira que causou avarias na locomotiva que o tracionava. Êsse trem sofreu, em consequência dêsse fato, o atraso de 3,30 horas.

15 de junho — Verificaram-se alguns desmoronamentos de atêrro entre as estações de Dilermando de Aguiar e Vila Clara, principalmente no Km. 29,800, onde foi baldeado o trem P-36, que corre de São Borja a Santa Maria. Em consequência dêsses desmoronamentos, foram suprimidos 2 trens de carga em Dilermando de Aguiar, 1 em Vila Clara e 1 em Mata.

15 de junho — À tarde começaram a cair barreiras e a desmoronar aterros, em diversos pontos da linha entre Santa Maria e Pinhal.

Em consequência dêsses fatos, houve as seguintes alterações na escala dos trens:

— O N-4, que corre de Marcelino Ramos a Santa Maria, foi suprimido em Pinhal e o tabuleiro regressou a Tupanciretã afim de proporcionar hospedagem aos viajantes.

— O trem P-22, que corre de Passo Fundo a Santa Maria, foi suprimido em Ourupú e o tabuleiro regressou a Cruz Alta, também para proporcionar hospedagem aos viajantes.

— O trem P-21, que corre de Santa Maria a Passo Fundo, foi suprimido. Foram também suprimidos 4 trens de carga em Santa Maria, 4 em Val de Serra, 3 em Cruz Alta e 2 em Pinhal.

## ALTERAÇÕES DE HORÁRIOS

Durante o ano de 1940 foram efetuadas as seguintes alterações nos horários dos trens de viajantes e dos carros-motores:

15 de janeiro — Foi reiniciado o tráfego dos carros-motores A-55 e A-56, entre Pelotas e Beira-Mar.

Na mesmo data começaram a ser efetudas as viagens S-53 e S-54, entre Marítima e Vila Siqueira, por carros-motores em dupla tração.

2 de fevereiro — Passaram a correr, aos sábados, o trem P-8, de Taquara a Canela, em prosseguimento do trem P-6, de Pôrto Alegre a Taquara, e, aos domingos, o trem P-11 em lugar do trem P-9, de Taquara a Pôrto Alegre.

17 de fevereiro — Foram efetuadas as seguintes alterações :

— Foram suprimidas as viagens dos carros-motores A-18, aos sábados, de Ildefonso Pinto a Canela, e A-23, às segundas-feiras, de Canela a Ildefonso Pinto.

— Na linha de Ildefonso Pinto a Canela o carro-motor A-20 foi suprimido às sextas-feiras, para correr em seu lugar o carro-motor A-18.

— Foram suprimidos os trens P-8, de Taquara a Canela, aos sábados, e o P-7, de Canela a Taquara, às segundas-feiras.

— Foi suprimido o tráfego do trem P-11, de Taquara a Pôrto Alegre, aos domingos, para trafegar em seu lugar, nesses dias, o trem P-9.

— Foi iniciado o tráfego dos trens diretos E-6, aos sábados, de Pôrto Alegre a Canela, e E-5, às segundas-feiras, de Canela a Pôrto Alegre.

— O carro-motor A-1, efetuado de Caxias a Ildefonso Pinto, teve modificado o seu horário de partida para às 5,25 horas e o de chegada para às 9,41 horas.

5 de março — Foi suprimido o tráfego dos carros-motores A-55 e A-56, entre Pelotas e Beira-Mar.

25 de março — Foram suprimidas as viagens dos trens S-53 e S-54, no ramal do Casino.

4 de abril — Passaram a correr no ramal do Casino somente os trens S-42 e S-51 e os carros-motores A-63, A-66, A-67 e A-70, sendo suprimidos os demais.

5 de abril — Foram suprimidos os carros-motores A-18, de Ildefonso Pinto a Canela, às sextas-feiras, e A-17, de

Canela a Ildefonso Pinto, aos sábados. Foram também suprimidos os trens diretos E-5 e E-6, entre Pôrto Alegre e Canela.

— Na mesma data foi determinado que corressem, aos sábados, o carro-motor A-18, de Ildefonso Pinto a Canela, e, às segundas-feiras, o carro-motor A-17, de Canela a Ildefonso Pinto.

— Os carros-motores A-8 e A-7, da linha de Ildefonso Pinto a Taquara, passaram nessa data a correr, o primeiro às têrças e quintas-feiras, até Canela, e o segundo às quartas e sextas-feiras, com procedência dessa estação.

16 de julho — Foi inaugurado o tráfego dos carros-motores A-57, de Jaguarão a Marítima, e A-58, de Marítima a Jaguarão.

1.º de dezembro — No ramal do Casino foram suprimidos os carros-motores A-63 e A-66 e passaram a trafegar mais os trens S-43, S-46, S-47 e S-52.

28 de dezembro — Foi reiniciado o tráfego dos trens diretos E-6, aos sábados, de Pôrto Alegre a Canela, e E-5, às segundas-feiras, de Canela a Pôrto Alegre.

29 de dezembro — No ramal do Casino foram suprimidas as viagens dos carros-motores A-67 e A-70, e passaram a correr mais os trens S-41, S-44 e S-50.

## ATRASOS DE TRENS DE VIAJANTES, MIXTOS E CARROS-MOTORES

### Trens de viajantes

Durante o ano de 1940 os atrasos dos trens de viajantes foram em número de 2.998, o que, sôbre o total de 11.702 trens, representa 25,6%. Em 1939 o número de trens atrasados alcançou 23% do total, ou seja 2,6% a menos do que em 1940.

O atraso médio por trem demorado foi de 38,1 minutos contra 40,1 minutos no ano de 1939.

O atraso médio geral dos trens de viajantes foi de 9,7 minutos, enquanto que, em 1939, foi de 9,2 minutos.

### Trens mixtos

Foram efetuados 4.813 trens mixtos, dos quais atrasaram-se 1.263, ou seja 26,3% do total de trens mixtos, contra 34,9% no ano anterior.

O atraso médio por trem demorado foi de 42,2 minutos, contra 30,9 minutos no ano anterior.

O atraso médio geral dos trens mixtos, em 1940, foi de 10,6 minutos, e, em 1939, de 10,8 minutos.

**Carros-motores**

Sôbre um total de 9.992 viagens de carros-motores houve 1.317 atrasos, o que representa 13,1% do total, contra 15,5% no ano anterior.

O atraso médio por carro-motor demorado foi de 25,9 minutos, contra 24,6 minutos em 1939.

O atraso médio geral dos carros-motores foi de 3,4 minutos em 1940, e de 3,8 minutos em 1939.

## MOVIMENTO

### NÚMERO DE TRENS EFETUADOS

**Serviço retribuído:**

Durante o ano de 1940 circularam 55.814 trens do serviço público retribuído, com um total de 7.149.293 quilômetros e o percurso médio por trem de 128 quilômetros, contra 56.915 trens com o total de 6.972.731 quilômetros e o percurso médio por trem de 122,5 quilômetros em 1939.

Houve, assim, em 1940, uma redução de 1.101 trens do serviço público retribuído, porém o percurso total efetuado pelos mesmos acusou um acréscimo de 176.562 quilômetros, e, o percurso médio por trem, de 5,5 quilômetros.

Os 1.101 trens, que em 1940 correram a menos do que em 1939, são assim discriminados:

A menos: 117 trens de passageiros,
366 trens mixtos e
1.936 trens de carga.

A mais: 54 trens especiais de passageiros,
1.251 trens de animais e
13 trens de gado vazios.

**Serviço não retribuído:**

Em serviço não retribuído circularam 16.267 trens com o total de 1.178.536 quilômetros de percurso, numa média de 72,4 quilômetros por trem, contra 14.353 trens, 919.058 quilômetros e o percurso médio de 64,0 quilômetros por trem em 1939.

Em relação a 1939 houve o aumento de 1.914 trens e de 259.478 quilômetros de percurso, como também de 8,4 quilômetros no percurso médio por trem.

## NÚMERO DE VEÍCULOS POR ESPÉCIE DE TREM

**Serviço retribuído:**

O número total de veículos movimentados em transporte retribuído foi de 684.002, com a média de 12,2 por trem, contra 716.821 veículos, com a média de 12,5 por trem, em 1939.

Houve, portanto, um decréscimo de 11.321 veículos no total, e de 0,3 na média de veículos por trem.

A média de vagões por trem de carga, em 1940, foi de 15,2 e, em 1939, de 15,6; houve, assim, a redução de 0,4 veículo por trem.

**Serviço não retribuído:**

O total de veículos movimentados em 1940, no serviço não retribuído, foi de 114.048, com a média de 7 veículos por trem; em 1939 êsses números alcançaram, respectivamente, a 92.550 e 6,2.

Houve, pois, em 1940, em relação a 1939, o aumento de 21.498 veículos transportados e de 0,8 veículos, em média, por trem, no serviço não retribuído.

## PERCENTAGEM ENTRE VAGÕES CARREGADOS E VAZIOS

A percentagem dos vagões do serviço remunerado, transportados vazios, em relação aos que o foram carregados, foi

de 43,6 contra 38,8 em 1939, acusando uma diferença de 4,8 para mais.

Quanto ao percurso efetuado pelos vagões do serviço público, transportados vazios, em relação aos que o foram carregados, a percentagem foi, em 1940, de 42,7, e, em 1939, de 38,2.

O transporte dos vagões vazios resulta do desequilíbrio da tonelagem em quasi todas as linhas, obrigando o material vazios a percorrer grandes extensões.

## PERCURSO TOTAL DOS CARROS E VAGÕES

Movimentaram-se, em 1940, 798.050 veículos, com o total de 82.964.400 veículos-quilômetro, contra 809,371 veículos e 79.053.489 veículos-quilômetro, em 1939.

Houve, assim, a diferença de 11.321 veículos movimentados a menos, em 1940, ao passo que o total de veículos-quilômetro sofreu uma alteração de 3.910.911 para mais.

## APROVEITAMENTO DOS TRENS DE CARGA

A percentagem do aproveitamento dos trens de carga, em 1940, foi em média de 82,1 na procedência e de 83,4 no destino, sendo o aproveitamento médio geral de 82,7%, contra 84,4% no ano de 1939.

Essa percentagem sofre o desequilíbrio existente entre a importação e a exportação, principalmente na linha da Serra, sucedendo que muitos trens são organizados com aproveitamento insignificante para que as locomotivas possam regressar completamente lotadas.

## VAGÕES CARREGADOS, COMPLETOS

O quadro a seguir discrimina os carregamentos efetuados de vagões completos, por espécie de mercadoria:

| CLASSIFICAÇÃO DAS MERCADORIAS | ANOS | | DIFERENÇAS | |
|---|---|---|---|---|
| | 1940 | 1939 | Mais | Menos |
| Cereais ...................... | 6.347 | 8.681 | — | 2.334 |
| Produtos de charqueada...... | 2.814 | 3.751 | — | 937 |
| Produtos do país............ | 1.171 | 1.354 | — | 183 |
| Outras mercadorias .......... | 26.141 | 27.091 | — | 950 |
| Madeiras .................... | 13.930 | 14.857 | — | 927 |
| Animais .................... | 21.119 | 16.334 | 4.785 | — |
| Total dos vagões carregados pelos expedidores .......... | 71.522 | 72.068 | 4.785 | 5.331 |
| Armazéns (pequenas expedições) | 15.710 | 16.380 | — | 670 |
| Total retribuído ............. | 87.232 | 88.448 | 4.785 | 6.001 |

Diferença real para menos: 1.216 vagões.

Os quadros a seguir discriminam, por espécie, várias parcelas do quadro anterior:

| CEREAIS | ANOS | | DIFERENÇAS | |
|---|---|---|---|---|
| | 1940 | 1939 | Mais | Menos |
| Milho ........................ | 1.048 | 921 | 127 | — |
| Feijão ....................... | 1.193 | 1.331 | — | 138 |
| Arroz ........................ | 3.002 | 4.455 | — | 1.453 |
| Trigo ........................ | 518 | 1.075 | — | 557 |
| Diversos ..................... | 586 | 899 | — | 313 |
| Totais.................. | 6.347 | 8.681 | 127 | 2.461 |

Diferença real para menos: 2.334 vagões.

| PRODUTOS DE CHARQUEADA | ANOS | | DIFERENÇAS | |
|---|---|---|---|---|
| | 1940 | 1939 | Mais | Menos |
| Ossos ..................... ... | 705 | 689 | 16 | — |
| Chifres ...................... | 12 | 24 | — | 12 |
| Graxa ....................... | 83 | 120 | — | 37 |
| Cinza ....................... | 75 | 94 | — | 19 |
| Charque ..................... | 1.185 | 1.638 | — | 453 |
| Couros salgados ............. | 355 | 569 | — | 214 |
| Diversos .................... | 399 | 617 | — | 318 |
| Totais.................. | 2.814 | 3.751 | 16 | 953 |

Diferença real para menos: 937 vagões.

| PRODUTOS DO PAÍS | ANOS | | DIFERENÇAS | |
|---|---|---|---|---|
| | 1940 | 1939 | Mais | Menos |
| Lã | 974 | 991 | — | 17 |
| Couros secos | 135 | 251 | — | 116 |
| Diversos | 62 | 112 | — | 50 |
| Totais | 1.171 | 1.354 | — | 183 |

Diferença real para menos: 183 vagões.

| MERCADORIAS DIVERSAS | ANOS | | DIFERENÇAS | |
|---|---|---|---|---|
| | 1940 | 1939 | Mais | Menos |
| Alfafa | 1.504 | 1.163 | 341 | — |
| Batatas | 39 | 86 | — | 47 |
| Banha | 474 | 726 | — | 252 |
| Vinho | 1.963 | 2.017 | — | 54 |
| Erva-mate | 122 | 172 | — | 50 |
| Fumo | 1.075 | 1.620 | — | 545 |
| Farinha de trigo | 781 | 821 | — | 40 |
| Farinha de mandioca | 943 | 994 | — | 51 |
| Laranjas | 38 | 74 | — | 36 |
| Diversos | 19.202 | 19.418 | — | 216 |
| Totais | 26.141 | 27.091 | 341 | 1.291 |

Diferença real para menos: 950 vagões.

| MADEIRAS | ANOS | | DIFERENÇAS | |
|---|---|---|---|---|
| | 1940 | 1939 | Mais | Menos |
| Bruta | 8.021 | 8.725 | — | 704 |
| Aplainada | 653 | 548 | 105 | — |
| Caixas | 816 | 841 | — | 25 |
| Diversos | 4.440 | 4.743 | — | 303 |
| Totais | 13.930 | 14.857 | 105 | 1.032 |

Diferença real para menos: 927 vagões.

## INTERCÂMBIO DE VAGÕES COM AS ESTRADAS DE FERRO DO NORTE

Durante o ano de 1940 trafegaram na Viação Férrea 2.645 veículos pertencentes à Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina e à Estrada de Ferro Sorocabana, os quais venceram o aluguel de 210:890$000, correspondente a 21.556 estadias e a 245 multas, assim discriminadas:

| DESIGNAÇÃO | Veículos | Estadias | Multas | Importâncias |
|---|---|---|---|---|
| Rêde de Viação .. | 1.853 | 15.053 | 135 | 143:550$000 |
| E. F. Sorocabana. | 792 | 6.503 | 79 | 67:340$000 |
| Totais ..... | 2.645 | 21.556 | 214 | 210:890$000 |

Em 1939 circularam nas nossas linhas 1.670 veículos das Estradas de Ferro do Norte, que venceram 13.035 estadias e 175 multas, na importância total de 100:495$000.

Nas linhas das Estradas de Ferro do Norte foi o seguinte o movimento de vagões da Viação Férrea:

| VEíCULOS | | ESTADIAS | | MULTAS | | IMPORTÂNCIAS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1940 | 1939 | 1940 | 1939 | 1940 | 1939 | 1940 | 1939 |
| 2.003 | 1.629 | 19.597 | 16.954 | 4.268 | 3.544. | 237:210$000 | 182:515$000 |

## INTERCÂMBIO DE VAGÕES COM A JEWISH COLONISATION ASSOCIATION

O tráfego de vagões da J. C. A., em nossas linhas foi de 273 veículos, contra 438 no ano anterior. Venceram êles 2.643 estadias, na importância de 13:215$000, ao passo que, no ano anterior, êsses números foram, respectivamente, 3.848 e 19:240$000.

Nas linhas da J. C. A. trafegaram 228 vagões nossos, que venceram 481 estadias na importância de 2:405$000.

**Demonstrativo do número de trens, percurso total e médio, durante o ano de 1940, comparado com o ano de 1939**

| CLASSIFICAÇÃO DOS TRENS | ANOS DE — 1940 | | | ANOS DE — 1939 | | | DIFERENÇA EM 1940 — PARA MAIS | | | DIFERENÇA EM 1940 — PARA MENOS | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quantidade de trens | PERCURSO — Total trens-km. | PERCURSO — Médias kms. por trem | Quantidade de trens | PERCURSO — Total trens-km | PERCURSO — Médias kms. por trem | Quantidade de trens | PERCURSO — Total trens-km. | PERCURSO — Médias kms. por trem | Quantidade de trens | PERCURSO — Total trens-km. | PERCURSO — Médias kms. por trem |
| **1. Serviço Público** | | | | | | | | | | | | |
| Viajantes | 11 754 | 2 202.342 | 187,3 | 11.871 | 2.212.253 | 186,3 | — | — | 1,0 | 117 | 9.911 | — |
| Mixtos | 4 813 | 331.088 | 68,7 | 5.179 | 341.292 | 66,0 | — | — | 2,7 | 366 | 10.204 | — |
| Especiais viajantes | 232 | 63.294 | 272,8 | 178 | 24.522 | 137,7 | 54 | 38.772 | 135,1 | — | — | — |
| Animais, carregados | 2.399 | 501.528 | 209,0 | 1.148 | 287.520 | 250,4 | 1.251 | 214.008 | — | | — | 41,4 |
| Animais vazios | 1.311 | 153.262 | 116,9 | 1.298 | 145.290 | 111,9 | 13 | 7.972 | 5,0 | — | — | — |
| Cargas | 35.305 | 3 897 779 | 110,4 | 37.241 | 3,961.854 | 106,3 | — | — | 4,1 | 1.936 | 64.075 | — |
| Total retribuido | 55 814 | 7.149.293 | 128,0 | 56.915 | 6.972.731 | 122,5 | — | 176.562 | 5,5 | 1.101 | — | — |
| **2. — Serviço da Estrada** | | | | | | | | | | | | |
| Especiais viajantes | 253 | 37.341 | 147,5 | 381 | 60.086 | 157,7 | — | — | — | 128 | 22.745 | 10,2 |
| Levantamento e socorro | 376 | 15.231 | 10,5 | 411 | 17 793 | 13,2 | — | — | — | 35 | 2.562 | 2,7 |
| Baldeação | | | — | 5 | 166 | 33,2 | — | — | — | 5 | 166 | 33,2 |
| Tabuleiro | 6 | 296 | 49,3 | 12 | 1.567 | 37,3 | — | — | 12,0 | 36 | 1.271 | — |
| Experiência | 313 | 9 075 | 28,9 | 371 | 11.681 | 31,4 | — | — | — | 58 | 2.609 | 2,5 |
| Carvão | 1 049 | 102,696 | 97,8 | 420 | 21 391 | 50,9 | 629 | 81.305 | 16,9 | — | — | — |
| Lenha | 5 139 | 161.106 | 89,7 | 3.845 | 315.982 | 82,1 | 1.294 | 115 124 | 7,6 | — | — | — |
| Lastro | 7.313 | 546.731 | 74,7 | 7.109 | 484 463 | 68,1 | 204 | 62 268 | 6,6 | — | — | — |
| Transporte operario | 1 818 | 6 060 | 3,3 | 1.769 | 5.926 | 3,3 | 49 | 134 | — | — | — | — |
| Outros serviço. | | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Total serviço estrada | 16 267 | 1 178.536 | 72,4 | 14.353 | 919.058 | 64,0 | 1.914 | 259.478 | 8,4 | — | — | — |
| Total geral | 72 081 | 8 327.829 | 115,5 | 71.268 | 7.891.789 | 110,7 | 813 | 436.040 | 4,8 | — | — | — |

**Diferença total em 1940**

Trens .................................... 813 para mais
Percurso .................................... 136 040 para mais
Percentagem por trem .................... 1,1 para mais
Percentagem do percurso ................ 5 5 para mais

De mparado com o ano de 1939

| CLASSIFI | DIFERENÇA EM 1940 | | | |
|---|---|---|---|---|
| | PARA MAIS | | PARA MENOS | |
| | Número de carros | Média de carros por trem | Número de carros | Média de carros por trem |
| **1.º —** | | | | |
| Viajantes .......... | — | — | 1.207 | 0,1 |
| Mixtos ............ | — | — | 3.396 | 0,2 |
| Especiais viajantes | 1.671 | 6,1 | — | — |
| Gado, carregado ... | 7.489 | — | — | 3,2 |
| Gado, vazio ........ | 6.854 | 5,1 | — | — |
| Cargas ........... | — | — | 44.230 | 0,4 |
| Total retribuíd | — | — | 32.819 | 0,3 |
| **2.º — S** | | | | |
| Especiais viajantes | — | 0,7 | 127 | — |
| Levantamento e soc | — | — | 210 | 0,2 |
| Baldeação ......... | — | — | 22 | 4,4 |
| Tabuleiro .......... | — | — | 119 | 0,2 |
| Experiência ....... | — | — | 272 | 0,5 |
| Carvão ........... | 11.912 | 4,8 | — | — |
| Lenha ............ | 11.915 | 0,2 | — | — |
| Lastros ........... | — | — | 2.055 | 0,4 |
| Transporte operários | 476 | 0,2 | — | — |
| Outros serviços .... | — | — | — | — |
| Total Serviço | 21.498 | 0,8 | — | — |
| Total Geral .. | — | — | 11.321 | 0,3 |

**Demonstrativo do número médio de veículos por espécie de trem, durante o ano de 1940, comparado com o ano de 1939**

| CLASSIFICAÇÃO DOS TRENS | ANOS DE | | | | | | DIFERENÇA EM 1940 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1940 | | | 1939 | | | PARA MAIS | | PARA MENOS | |
| | Número de trens | Número de carros | Média de carros por trem | Número de trens | Número de carros | Média de carros por trem | Número de carros | Média de carros por trem | Número de carros | Média de carros por trem |
| **1. Serviço Público** | | | | | | | | | | |
| Viajantes | 11.754 | 72.567 | 6,1 | 11.871 | 73.774 | 6,2 | — | — | 1.207 | 0,1 |
| Mixtos | 4.813 | 32.426 | 6,7 | 5.179 | 35.822 | 6,9 | — | — | 3.396 | 0,2 |
| Especiais viajantes | 232 | 2.459 | 10,5 | 178 | 788 | 4,4 | 1.671 | 6,1 | — | — |
| Gado, carregado | 2.399 | 21.397 | 8,9 | 1.148 | 13.908 | 12,1 | 7.489 | — | — | 3,2 |
| Gado, vazio | 1.311 | 17.170 | 13,0 | 1.298 | 10.316 | 7,9 | 6.854 | 5,1 | — | — |
| Cargas | 35.305 | 537.983 | 15,2 | 37.241 | 582.213 | 15,6 | — | — | 44.230 | 0,4 |
| Total retribuido | 55.814 | 684.002 | 12,2 | 56.915 | 716.821 | 12,5 | — | — | 32.819 | 0,3 |
| **2. — Serviço da Estrada** | | | | | | | | | | |
| Especiais viajantes | 253 | 762 | 3,0 | 381 | 889 | 2,3 | — | 0,7 | 127 | — |
| Levantamento e socorro | 376 | 1.134 | 3,0 | 411 | 1.344 | 3,2 | — | — | 210 | 0,2 |
| Baldeação | — | — | — | 5 | 22 | 4,4 | — | — | 22 | 4,4 |
| Tabuleiro | 6 | 18 | 3,0 | 42 | 137 | 3,2 | — | — | 119 | 0,2 |
| Experiência | 313 | 549 | 1,7 | 371 | 821 | 2,2 | — | — | 272 | 0,5 |
| Carvão | 1.049 | 16.448 | 15,6 | 420 | 4.536 | 10,8 | 11.912 | 4,8 | — | — |
| Lenha | 5.139 | 44.934 | 8,7 | 3.845 | 33.019 | 8,5 | 11.915 | 0,2 | — | — |
| Lastros | 7.313 | 44.077 | 6,0 | 7.109 | 46.132 | 6,4 | — | — | 2.055 | 0,4 |
| Transporte operarios | 1.818 | 6.126 | 3,3 | 1.769 | 5.650 | 3,1 | 476 | 0,2 | — | — |
| Outros serviços | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Total Serviço Estrada | 16.267 | 114.048 | 7,0 | 14.353 | 92.550 | 6,2 | 21.498 | 0,8 | — | — |
| Total Geral | 72.081 | 798.050 | 11,0 | 71.268 | 809.371 | 11,3 | — | — | 11.321 | 0,3 |

**Diferença dos carros transportados entre 1940 e 1939**

Serviço Retribuido ............... 32.819 para menos
Serviço da Estrada ............... 21.498 para mais

Serviço total ............... 11.321 para menos

940, comparado com o ano de 1939

| | DIFERENÇA | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | MAIS | | PARA MENOS | | |
| | PERCURSO | | Quantidade de vagões | PERCURSO | |
| | vei- -km. | Média | | Total veículos-km. | Média |
| Ca | — | 0,1 | 212 | 35.647 | — |
| Ca | — | 7,4 | 2.043 | 113.029 | — |
| Ca | — | 0,7 | 149 | 6.224 | — |
| Ca | — | 9,8 | 1.296 | 9.359 | — |
| Ca | 3.859 | 9,9 | 38 | — | — |
| Ca | — | — | 250 | 167.708 | 33,5 |
| Ca | — | 3,6 | 653 | 51.840 | — |
| Va d | 7.175 | 4,2 | 67 | — | — |
| Va d | 9.196 | — | — | — | 139,9 |
| Va d | 1.823 | 153,6 | — | — | — |
| Va c | — | 6,0 | 38.711 | 4.076.132 | — |
| Va | — | 4,7 | 22.967 | 257.336 | — |
| Va | — | — | — | — | — |
| Va e | 7.393 | 3,0 | — | — | — |
| Va e | — | 8,1 | 833 | 21.260 | — |
| | 0.911 | 6,3 | 11.321 | — | — |

**Demonstrativo do percurso total e médio de carros e vagões, por tipo, durante o ano de 1940, comparado com o ano de 1939**

| CLASSIFICAÇÃO DOS CARROS E VAGÕES | ANOS DE | | | | | | DIFERENÇA | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1940 | | | 1939 | | | PARA MAIS | | | PARA MENOS | | |
| | Quantidade de vagões | PERCURSO | | Quantidade de vagões | PERCURSO | | Quantidade de vagões | PERCURSO | | Quantidade de vagões | PERCURSO | |
| | | Total veículos-km. | Média | | Total veículos-km. | Média | | Total veículos-km. | Média | | Total veículos-km. | Média |
| Carros de 1.ª classe | 31.543 | 5.796.532 | 183,7 | 31.755 | 5.832.179 | 183,6 | — | — | 0,1 | 212 | 35.647 | — |
| Carros de 2.ª classe | 21.515 | 3.012.995 | 140,0 | 23.558 | 3.126.024 | 132,6 | — | — | 7,4 | 2.043 | 113.029 | — |
| Carros mixtos | 422 | 18.847 | 44,6 | 571 | 25.071 | 43,9 | — | — | 0,7 | 149 | 6.224 | — |
| Carros bagageiros | 19.942 | 3.347.823 | 167,8 | 21.238 | 3.357.182 | 158,0 | — | — | 9,8 | 1.296 | 9.359 | — |
| Carros dormitórios | 2.679 | 929.974 | 347,0 | 2.717 | 916.115 | 337,1 | — | 13.859 | 9,9 | 38 | — | — |
| Carros restaurantes | 2.484 | 755.257 | 304,0 | 2.734 | 922.965 | 337,5 | — | — | — | 250 | 167.708 | 33,5 |
| Carros de serviço | 6.412 | 760.447 | 118,0 | 7.095 | 812.287 | 114,4 | — | — | 3,6 | 653 | 51.840 | — |
| Vagões gradeados em trens de viajantes | 11.044 | 1.586.687 | 143,6 | 11.111 | 1.549.512 | 139,4 | — | 37.175 | 4,2 | 67 | — | — |
| Vagões gradeados em trens de gado | 57.901 | 6.758.651 | 116,7 | 13.908 | 3.569.455 | 256,6 | 43.993 | 3.189.196 | — | — | — | 139,9 |
| Vagões gradeados em trens de gados, vazios | 21.397 | 5.846.621 | 273,2 | 10.316 | 1.231.798 | 119,6 | 11.081 | 4.611.823 | 153,6 | — | — | — |
| Vagões gradeados com mercadorias | 17.170 | 1.956.292 | 113,9 | 55.881 | 6.032.124 | 107,9 | — | — | 6,0 | 38.711 | 4.076.132 | — |
| Vagões fechados de 1 eixos | 362.540 | 32.085.888 | 88,5 | 385.507 | 32.343.224 | 83,8 | — | — | 4,7 | 22.967 | 257.336 | — |
| Vagões fechados de 2 eixos | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Vagões plataformas de 1 eixos | 229.389 | 19.863.973 | 82,9 | 238.565 | 19.066.580 | 79,9 | 824 | 797.393 | 3,0 | — | — | — |
| Vagões plataformas de 2 eixos | 5.582 | 244.413 | 68,2 | 4.415 | 265.673 | 60,1 | — | — | 8,1 | 833 | 21.260 | — |
| Total geral | 798.050 | 82.964.400 | 103,9 | 809.371 | 79.053.489 | 97,6 | — | 3.910.911 | 6,3 | 11.321 | — | — |

**Diferença em número de vagões e percurso entre 1910 e 1939**

Número de vagões movimentados ... 11.321 para menos

Percurso ..... ... ........... .... 3.910.911 para mais

## TELÉGRAFO

O serviço de conservação das linhas telegráficas e telefônicas, em 1940, correu normalmente. Os defeitos registados foram removidos com a necessária brevidade, tendo havido 1078 horas de interrupções a mais do que em 1939.

Nos serviços de reparação e conservação foi dispendida, em materiais, a importância de 47:319$000, contra 33:566$300 no ano anterior, ou seja uma diferença para mais de....... 13:752$700.

Em 31 de dezembro de 1940 a Viação Férrea possuía em tráfego:

| | | |
|---|---|---|
| a) | linhas de fio de ferro, telegráficas e fonopóricas .............................. | 9.356 kms. |
| b) | linhas de fio de cobre, telegráficas e fonopóricas .............................. | 2.521 kms. |
| c) | linhas de cobre e de ferro, telefônicas ... | 322 kms. |
| | Total........... | 12.199 kms. |

Possuía, ainda, 6.511 metros de cabos subterrâneos, aéreos e subfluviais. Na mesma data tinha a Viação Férrea 9 aparelhos radio-telegráficos transmissores e 6 receptores; 337 aparelhos telegráficos, dos quais 171 impressores e 166 auditivos; 25 translações; 270 fonoporos; 306 telefones; 1 P. A. B. X. com 100 telefones e 4 citofones.

### Construções e reconstruções de linhas telegráficas

Os serviços de construções de linhas telegráficas continuaram intensos em 1940, com as instalações de condutores de fio de cobre para aparelhos seletivos, iniciadas em 1939, no trecho de Bagé a Rio Grande, de acôrdo com o plano de reaparelhamento por conta da Subvenção da União.

Discriminam-se, a seguir, os serviços executados durante o ano:

1 — No trecho de Bagé a Rio Grande foi concluída a instalação de uma linha de fio de cobre de 3 mm. de diâmetro, que, com idêntica linha que alí já existia e que servia ao circuito fonopórico, formou o circuito duplo destinado ao fun-

cionamento dos aparelhos de chamadas seletivas. Êsse serviço foi iniciado a 12 de maio de 1939 e concluído a 17 de janeiro de 1940.

Os aparelhos de chamadas seletivas, com a respectiva estação central, foram encomendados à firma TELEFONAKTIENBOLAGET L. M. ERICSSON, da Suécia, vencedora da concorrência n.º 1.894, aberta a 21 de setembro de 1939 e encerrada a 20 de outubro do mesmo ano. Porém, em face das dificuldades de transportes transoceânicos, advindas da guerra européia, o embarque foi grandemente retardado e os aparelhos chegaram a Pôrto Alegre em fins de abril de 1941.

As despesas totais com a construção da linha atingiram a 176:840$800 e o custo dos seletivos foi de 24.630 coroas suecas, ou seja cêrca de 124:000$000.

No quadro a seguir, constam as despesas orçadas e realizadas até esta data, de conformidade com o orçamento n.º 16:

| DESIGNAÇÃO | DESPESAS | | DIFERENÇAS | |
|---|---|---|---|---|
| | Orçadas | Realizadas | Para mais | Para menos |
| Material ......... | 194:864$200 | 276:452$100 | 81:587$900 | — |
| Diversos ........ | — | 727$900 | 727$900 | — |
| Mão de obra ..... | 70:560$000 | 23:560$800 | — | 46:999$200 |
| Administração ... | 13:271$200 | 13:271$200 | — | — |
| Total ........ | 278:695$400 | 314:012$000 | 35:316$600 | — |

A diferença verificada para mais na despesa realizada provém da inesperada elevação de preços que tiveram os materiais, principalmente o fio de cobre que, orçado à razão de 5$900 o quilo, foi adquirido a 7$600 o quilo.

2 — No trecho de Passo Fundo a Giruá foram feitas as instalações de condutores de fio de cobre para aparelhos seletivos.

O serviço foi iniciado a 18 de janeiro de 1940 e concluído a 26 de outubro do mesmo ano, ainda em falta, porém, dos

aparelhos seletivos, para a compra dos quais não foi aberta concorrência.

As despesas realizadas com êsse serviço, até 26 de outubro, foram de 406:754$300. Os aparelhos seletivos, tomando-se como base o preço da última compra, deverão orçar em 80:000$000, de modo que o montante da despesa será de cêrca de 486:000$000, excluída a quota "Administração".

No quadro a seguir, constam as despesas orçadas e realizadas, como também a estimada para a compra dos aparelhos seletivos, de conformidade com o orçamento n.º 18:

| DESIGNAÇÃO | Despesas | | Diferenças prováveis | |
|---|---|---|---|---|
| | Orçadas | Realizadas e estimadas | Para mais | Para menos |
| Material ......... | 329:496$800 | 441:499$400 | 112:002$600 | — |
| Mão de obra ..... | 87:696$000 | 44:020$100 | — | 43:675$900 |
| Diversos ........ | — | 1:234$800 | 1:234$800 | — |
| Administração ... | 20:859$600 | 20:859$600 | — | — |
| Total ........ | 438:052$400 | 507:613$900 | 69:561$500 | — |

Neste serviço provavelmente haverá um excesso sôbre a despesa orçada, de cêrca de 70:000$000, dada a elevação de 63,6% no preço do fio de cobre, que, orçado à razão de 5$900 o quilo, foi adquirido a 9$270 o quilo.

3 — No trecho de Diretor A. Pestana a Caxias e ramal de Bento Gonçalves foi iniciado, a 21 de novembro, o serviço de instalações de condutores de fio de cobre para aparelhos seletivos, não tendo sido possível ultimá-lo até o fim do ano, a-pesar-de fazer parte do plano de reaparelhamento de 1940.

As despesas verificadas até 31 de dezembro de 1940 foram as seguintes, de conformidade com o orçamento n.º 23:

| DESIGNAÇÃO | Despesas orçadas | Despesas realizadas até 31-12-940 |
|---|---|---|
| Material .................... | 307:732$400 | 94:476$400 |
| Mão de obra ................ | 58:396$800 | 8:739$300 |
| Diversos .................... | — | 518$800 |
| Administração .............. | 18:306$500 | — |
| Total ................. | 384:435$700 | 103:734$500 |

Examinando-se os trabalhos executados por conta do Plano de Reaparelhamento, nota-se que, no ano relatado, foi concluída uma instalação de 279,5 quilômetros, com igual desenvolvimento; foi iniciada e concluída uma outra de 348 quilômetros, com um desenvolvimento de 402 quilômetros, e iniciada, ainda, uma terceira, de 210 quilômetros, com o desenvolvimento de 339 quilômetros, representando tudo uma grande melhoria dos meios de comunicação e consequentemente da segurança do tráfego dos trens.

4 — No mês de maio foi criada a turma telegráfica provisória n.º 3, para fazer o serviço da remoção das linhas telegráficas em parte da Variante de Diretor A. Pestana a Barreto, em terrenos pertencentes ao Campo de Aviação do Exército.

Êsse serviço foi iniciado a 2 de maio e concluído a 1.º de junho seguinte, com as seguintes despesas, de conformidade com o orçamento n.º 6:

| | |
|---|---|
| Material .................... | 7:228$900 |
| Mão de obra ................ | 2:204$500 |
| Diversos .................... | 267$600 |
| Administração .............. | 485$000 |
| Total ................ | 10:186$000 |

**Conservação de baterias**

Foi dispendida a importância de 46:561$300 contra .... 35:935$500 no ano anterior, ou seja 10:625$800 para mais.

**Balanças**

Durante o ano foram fornecidas 2 balanças novas, 71 foram substituídas para consêrto e 38 foram consertadas no próprio local em que se achavam em uso.

**Relógios**

Durante o ano foram fornecidos 3 relógios novos, dos quais um elétrico, 84 foram substituídos para consêrto e 3 foram consertados no próprio local em que se achavam em uso.

**Bilheteiras**

Durante o ano foi fornecida uma bilheteira nova, 37 foram substituídas para consêrto e nenhuma foi consertada no próprio local em que se achava em uso.

**Carimbadores**

Durante o ano foi fornecido 1 carimbador novo, 54 foram substituídos para consêrto e 2 foram consertados no próprio local em que se achavam em uso.

**Cofres**

Durante o ano foram fornecidos 3 cofres novos, 8 foram substituídos para consêrto e 2 foram consertados no próprio local em que se achavam em uso.

**Lacres de chumbo**

Pela oficina telegráfica foram fornecidos 3.607 quilos de lacres de chumbo. A devolução de lacres usados foi de 910 quilos, dando uma percentagem de aproveitamento de 25%.

**Sub-oficinas das secções telegráficas**

Durante o ano de 1940 foram consertados nas sub-oficinas das secções os seguintes aparelhos:

| DESIGNAÇÃO | Quantidade por secção | | | | | | Totais |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Adminis-tração | 1.ª | 2.ª | 3.ª | 4.ª | 5.ª | |
| Telefones | 108 | 19 | 61 | 12 | 73 | 28 | 301 |
| Campaínhas | 364 | 2 | 1 | 5 | 22 | 1 | 395 |
| Businas | — | 110 | 3 | 11 | 146 | 51 | 321 |
| Sounders | — | 1 | 11 | 4 | 30 | 14 | 60 |
| Relais | — | 26 | 37 | 25 | 49 | 33 | 170 |
| Fonoporos | — | 27 | 3 | 7 | 40 | 18 | 95 |
| Translações | — | — | 1 | 2 | — | — | 3 |
| Transmissores | — | — | — | 1 | — | 5 | 6 |
| Centro telefônico | — | — | — | — | 1 | — | 1 |
| Fones | — | 10 | 3 | 4 | 8 | 12 | 37 |
| Vibradores | — | 3 | 27 | 8 | 25 | — | 63 |
| Manipuladores | — | 4 | 2 | — | 22 | 12 | 40 |
| Bobinas | — | 3 | 1 | 7 | 28 | 16 | 55 |
| Ap. auditivo | — | — | — | 2 | 15 | 12 | 29 |
| Ap. impressor | — | — | 1 | 1 | 2 | 5 | 9 |
| Microfones | — | — | — | — | 14 | — | 14 |

**Oficinas Telegráficas de Jacuí**

Funcionou com regularidade, durante o ano, a Oficina Telegráfica de Jacuí. A despesa realizada foi de 356:676$000, conforme discriminação a seguir:

| DESIGNAÇÃO | Vencimentos | Materiais | Totais |
|---|---|---|---|
| Administração ...... | 49:290$300 | — | 49:290$300 |
| Usina ............... | 15:712$100 | 32:602$000 | 48:314$100 |
| Eletricidade ........ | 18:138$300 | 2:456$000 | 20:594$300 |
| Mecânica ........... | 23:047$600 | 8:835$100 | 31:882$700 |
| Ferramentaria ...... | 6:204$500 | 3:029$700 | 9:234$200 |
| Ferraria ............ | 9:445$400 | 4:359$800 | 13:805$200 |
| Fundição ........... | 7:213$000 | 17:927$100 | 25:140$100 |
| Funilaria ........... | 9:447$300 | 9:264$500 | 18:711$800 |
| Pintura ............. | 7:935$600 | 1:001$700 | 8:937$300 |
| Marcenaria ......... | 65:493$300 | 43:980$900 | 109:474$200 |
| Niquelagem ......... | 5:090$900 | 208$400 | 5:299$300 |
| Rádio .............. | 6:496$500 | 1:216$000 | 7:712$500 |
| Instaladores ........ | 8:280$000 | — | 8:280$000 |
| Total de 1940 ... | 231:794$800 | 124:881$200 | 356:676$000 |
| Total de 1939 ... | 225:030$800 | 109:456$000 | 334:486$800 |
| Diferenças ...... | + 6:764$000 | + 15:425$200 | + 22:189$200 |

## Defeitos de linhas e aparelhos

Durante o ano registaram-se 1.150 defeitos de linhas, com a duração total de 5.516 horas e 20 minutos, contra 912 defeitos com a duração de 4.438 horas e 28 minutos, no ano de 1939. Houve, êste ano, 238 defeitos a mais com uma duração de 1.077 horas e 52 minutos. Tal aumento justifica-se pelos fortes temporais que no mês de dezembro caíram, de forma acentuada, na 2.ª secção, onde houve 30 postes tombados, 20 quebrados e 30 semitombados.

O quadro a seguir consigna o número de defeitos por secção e respectiva duração em horas:

| DESIGNAÇÃO | SECÇÕES | | | | | TOTAIS | | DIFERENÇA EM HORAS, PARA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1.ª | 2.ª | 3.ª | 4.ª | 5.ª | 1940 | 1939 | Mais | Menos |
| Número de defeitos ....... | 151 | 309 | 281 | 230 | 179 | 1.150 | 912 | 238 | — |
| Tempo de duração ....... | h 676.20 | h 1.261.10 | h 1.323.50 | h 1.498.10 | h 756.50 | h 5.516.20 | h 4.438.28 | h 1.077.52 | — |
| Duração média por defeito | h 4.28 | h 4.04 | h 4.42 | h 6.30 | h 4.30 | h 4.47 | h 4.52 | — | h 0.05 |

## Tráfego radiotelegráfico

| ESTAÇÕES | | TRANSMITIDOS | | | RECEBIDOS | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Prefixos | Locais | Telegramas | Palavras | Média de palavras por telegrama | Telegramas | Palavras | Média de palavras por telegrama |
| PSG — 2 | Pôrto Alegre ...... | 33.116 | 1.033.560 | 31,210 | 13.832 | 449.974 | 32,531 |
| PSG — 3 | Pôrto Alegre ...... | 5.381 | 231.532 | 43,027 | 22.213 | 976.008 | 43,938 |
| PSG — 4 | Santa Maria ....... | 7.185 | 195.658 | 27,231 | 33.626 | 1.030.091 | 30,633 |
| PSG — 5 | Bagé ............. | 11.773 | 524.854 | 44,581 | 1.492 | 47.877 | 32,088 |
| PSG — 6 | Rio Grande ........ | 5.025 | 188.076 | 37,428 | 2.190 | 78.531 | 35,858 |
| PSG — 7 | Passo Fundo ....... | 15.280 | 728.698 | 47,689 | 1.662 | 54.454 | 32,764 |
| Total de 1940 ................. | | 77.760 | 2.902.378 | 37,324 | 75.015 | 2.636.935 | 35,152 |
| Total de 1939 ................. | | 83.007 | 2.831.134 | 34,10 | 80.864 | 2.837.142 | 35,08 |
| Diferenças .................... | | — 5.247 | + 71.244 | + 3,224 | — 5.849 | — 200.207 | + 0,72 |

### Tráfego telegráfico

O tráfego telegráfico durante o ano de 1940 foi o seguinte:

| DESIGNAÇÃO | TRANSMITIDOS | | | RECEBIDOS | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Telegramas | Palavras | Média de palavras por telegrama | Telegramas | Palavras | Média de palavras por telegrama |
| Viação Férrea ..... | 1.037.540 | 39.174.094 | 37.756 | 1.203.633 | 49.859.725 | 41,424 |
| Público .......... | 116.880 | 1.708.026 | 14,613 | 123.866 | 1.751.989 | 14,144 |
| Govêrno Federal.. | 2.235 | 92.102 | 41,208 | 2.098 | 104.614 | 49,863 |
| Govêrno Estadual. | 3.307 | 121.662 | 36,789 | 2.130 | 85.515 | 40,147 |
| Total de 1940 .. | 1.159.962 | 41.095.884 | 35,428 | 1.331.727 | 51.801.843 | 38,898 |
| Total de 1939 .. | 1.150.769 | 42.036.236 | 36,52 | 1.673.745 | 50.497.662 | 30,17 |
| Diferenças ..... | + 9.193 | — 940.352 | — 1,092 | — 342.028 | + 1.304.181 | + 8,728 |

**Automóveis de linha**

Continuam prestando excelentes serviços na conservação e inspeção das linhas telegráficas os automóveis de linha.

Em 1940 percorreram 120.025 quilômetros, contra .... 129.464 em 1939.

As despesas realizadas foram:

| | |
|---|---|
| Em 1940 .................... | 37:333$400 |
| Em 1939 .................... | 36:020$600 |
| Diferença para mais .... | 1:312$800 |

O custo médio por quilômetro foi de 310 réis, contra 285 réis em 1939.

O quadro a seguir indica detalhadamente as despesas verificadas no custeio dos automóveis de linha:

), em 1940

| NO AUT | ) POR QUILÔMETRO | | | DESPESA | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ) LUBRIFICANTE | | Despesa com conservação e condução | Gasolina, óleo, conservação e condução | Por quilômetro percorrido |
| | sumo tros | Custo | | | |
| 1 — MNT | 0,001 | $004 | $124 | 3:887$600 | $318 |
| 2 — SME | 0,003 | $010 | $168 | 7:711$200 | $306 |
| 3 — CY . | 0,005 | $017 | $111 | 9:366$800 | $318 |
| 4 — BGÉ | 0,001 | $003 | $113 | 6:630$000 | $284 |
| 5 — PFE | 0,002 | $007 | $165 | 7:455$300 | $307 |
| 6 — UGE | 0,009 | $003 | $168 | 2:282$500 | $360 |
| Totai | 0,003 | $010 | $127 | 37:333$400 | $310 |
| Totai | 0,003 | $010 | $098 | 36:020$600 | $285 |
| Difer | 0 | 0 | + $029 | + 1:312$800 | + $025 |

147 a 150

**Despesa com o custeio dos automóveis de linha, em serviço do telégrafo, em 1940**

| NÚMERO DO AUTOMÓVEL | Percurso efetuado Km. | GASOLINA | | ÓLEO LUBRIFICANTE | | Despesas com conservação e condução | CONSUMO E CUSTO POR QUILÔMETRO | | | | | DESPESA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | GASOLINA | | ÓLEO LUBRIFICANTE | | Despesa com conservação e condução | Gasolina, óleo, conservação e condução | Por quilômetro percorrido |
| | | Consumo litros | Custo | Consumo litros | Custo | | Consumo litros | Custo | Consumo litros | Custo | | | |
| 1 MNT ..... | 12.284 | 1 440 | 2:305$600 | 16 | 52$500 | 1:529$200 | 0,119 | $189 | 0,001 | $004 | $124 | 3:887$600 | $318 |
| 2 SMF ..... | 25.193 | 2.484 | 4:051$300 | 81 | 269$800 | 3.390$100 | 0,099 | $161 | 0,003 | $010 | $168 | 7:711$200 | $306 |
| 3 CV ..... | 28.576 | 3.461 | 5:691$200 | 145 | 495$000 | 3:180$600 | 0,117 | $200 | 0,005 | $017 | $111 | 9:366$800 | $318 |
| 4 — BGC ..... | 23.392 | 2.412 | 3:922$100 | 25 | 83$200 | 2:624$700 | 0,103 | $168 | 0,001 | $003 | $113 | 6:630$000 | $284 |
| 5 — PFF ..... | 24 262 | 2.250 | 3:735$100 | 53 | 176$800 | 3:543$400 | 0,093 | $154 | 0,002 | $007 | $165 | 7:455$300 | $307 |
| 6 — LGE ..... | 6.318 | 630 | 1:041$600 | 55 | 182$900 | 1:058$000 | 0,099 | $165 | 0,009 | $003 | $168 | 2:282$500 | $360 |
| Totais de 1940 . | 120.025 | 12 677 | 20:746$900 | 375 | 1:260$500 | 15:326$000 | 0,105 | $173 | 0,003 | $010 | $127 | 37:333$400 | $310 |
| Totais de 1939 .... | 129.464 | 14.983 | 21.971$100 | 406 | 1:300$800 | 12:748$700 | 0,115 | $169 | 0,003 | $010 | $098 | 36:020$600 | $285 |
| Diferenças ± .... | 9.139 | — 2.306 | — 1:224$200 | — 31 | — 40$300 | + 2 577$300 | — 0,010 | + $004 | 0 | 0 | + $029 | + 1:312$800 | + $025 |

# 3.ª DIVISÃO

## LOCOMOÇÃO

## OFICINAS E TRAÇÃO

**Despesas**

A despesa total da 3.ª Divisão (LOCOMOÇÃO), no ano de 1940, atingiu à soma de 55.309:604$400, sendo ........ 17.539:224$500 de pessoal e 37.770:379$900 de material e combustíveis.

Comparando a despesa de 1940 com a de 1939, verifica-se que houve um acréscimo de despesa de 1.488:565$000, sendo 256.825$200 com pessoal e 1.231:739$800 com material, conforme mostra a discriminação que segue:

**Pessoal**

| | |
|---|---|
| 1940 .......................... | 17.539:224$500 |
| 1939 .......................... | 17.282:399$300 |
| Diferença para mais em 1940..... | 256:825$200 |

**Material**

| | |
|---|---|
| 1940 .......................... | 37.770:379$900 |
| 1939 .......................... | 36.538:640$100 |
| Diferença para mais em 1940..... | 1.231:739$800 |

O acréscimo de 256:825$200 na verba pessoal foi motivado pelas admissões necessárias aos serviços de reparação e conservação do material rodante e de tração, em consequência do intenso tráfego de trens no primeiro semestre.

O acréscimo de 1.231:739$800 na verba material provém da maior despesa com combustíveis, resultante do maior consumo e do preço unitário de aquisição mais elevado. A verba combustíveis elevou-se de 27.698:937$500, em 1939, para 29.053:869$900, em 1940, sobrevindo, assim, uma despesa a mais de 1.354:932$400.

As despesas da 3.ª Divisão, no ano de 1940, classificadas por conta e comparadas com as de 1939, constam do quadro seguinte:

as com as do ano de 1939

| 1939 | | DIFERENÇA EM 1940 | | Média mensal em 1940 |
|---|---|---|---|---|
| | Total | Mais | Menos | |
| 900 | 1.114:849$400 | 31:886$900 | — | 95:561$400 |
| 900 | 79:655$500 | 10:271$800 | — | 7:493$900 |
| 200 | 3.362:077$900 | 474:626$900 | — | 319:725$400 |
| 900 | 205:786$600 | — | 35:009$500 | 14:231$400 |
| 200 | 5.821:060$600 | 134:645$300 | — | 496:308$800 |
| 300 | 107:520$600 | 468$200 | — | 8:999$100 |
| 700 | 26.650:909$900 | 1.224:041$600 | — | 2.322:912$600 |
| 400 | 440:322$400 | 83:473$000 | — | 43:649$600 |
| 000 | 480:637$000 | 30:321$000 | — | 42:579$800 |
| 500 | 15:638$500 | 5:146$800 | — | 1:732$100 |
| 600 | 368:153$800 | 21:635$600 | — | 32:482$500 |
| 000 | 337$000 | — | 299$100 | 3$200 |
| 300 | 797:534$600 | — | 45:307$400 | 62:685$600 |
| 300 | 1.293:973$000 | 76:068$700 | — | 114:170$100 |
| 100 | 104:068$200 | 1:638$600 | — | 8:808$900 |
| 500 | 1.189:736$000 | 85:655$400 | — | 106:282$600 |
| 200 | 784:946$800 | 49:019$500 | — | 69:497$200 |
| 100 | 220:933$300 | — | 4:358$900 | 18:047$900 |
| 700 | 5.041:933$600 | — | 372:616$100 | 389:109$800 |
| 000 | 207:054$600 | 37:732$300 | — | 20:398$900 |
| 500 | 1.876:436$200 | — | 231:733$400 | 137:058$600 |
| 200 | 2.514:262$200 | — | 315:702$500 | 183:213$300 |
| 300 | 596:930$700 | 107:701$000 | — | 58:719$300 |
| 300 | 546:281$000 | 119:259$300 | — | 55:461$700 |
| 100 | 53.821:039$400 | 2.493:591$900<br>1.488:565$000 | 1.005:026$900 | — |
| 700 | 4.485:086$600 | 124:047$100 | — | 4.609:133$700 |

**Quadro demonstrativo das despesas da 3.ª Divisão durante o ano de 1940, comparadas com as do ano de 1939**

| Conta | DESIGNAÇÃO | DESPESA DE 1940 | | | DESPESA DE 1939 | | | DIFERENÇA EM 1940 | | Média mensal em 1940 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Pessoal | Material | Total | Pessoal | Material | Total | Mais | Menos | |
| 61 | Superintendência | 1.074:341$700 | 72:394$600 | 1.146:736$300 | 1.052:624$500 | 62:224$900 | 1.114:849$400 | 31:886$900 | — | 95:561$400 |
| 62 | Papelaria | — | 89:927$300 | 89:927$300 | 64$600 | 79:590$900 | 79:655$500 | 10:271$800 | — | 7:493$900 |
| 63 | Conservação de locomotivas | 2.406:346$100 | 1.430:358$700 | 3.836:704$800 | 2.244:161$700 | 1.117:916$200 | 3.362:077$900 | 474:626$900 | — | 319:725$400 |
| 63 e | Conservação de carros-motores | 91:567$500 | 79:209$600 | 170:777$100 | 96:763$700 | 109:022$900 | 205:786$600 | — | 35:009$500 | 14:231$400 |
| 64 | Empregados nas locomotivas | 5.937:080$700 | 18:625$200 | 5.955:705$900 | 5.799:414$400 | 21:646$200 | 5.821:060$600 | 134:645$300 | — | 496:308$800 |
| 64 g | Condutores de carros-motores | 103:725$800 | 4:263$000 | 107:988$800 | 103:380$300 | 4:140$300 | 107:520$600 | 468$200 | — | 8:999$100 |
| 65 | Combustíveis para locomotivas | 514:785$400 | 27.360:166$100 | 27.874:951$500 | 507:737$200 | 26.143:172$700 | 26.650:909$900 | 1.224:041$600 | — | 2.322:912$600 |
| 65 g | Combustíveis para carros-motores | — | 523:795$400 | 523:795$400 | — | 440:322$400 | 440:322$400 | 83:473$000 | — | 43:649$600 |
| 66 | Lubrificantes para locomotivas | — | 510:958$000 | 510:958$000 | — | 480:637$000 | 480:637$000 | 30:321$000 | — | 42:579$800 |
| 66 a | Lubrificantes para carros-motores | — | 20:785$300 | 20:785$300 | — | 15:638$500 | 15:638$500 | 5:146$800 | — | 1:732$100 |
| 67 | Abastecimentos diversos às locomotivas | 26:018$300 | 363:771$100 | 389:789$400 | 17:945$200 | 350:208$600 | 368:153$800 | 21:635$600 | — | 32:482$500 |
| 67 a | Abastecimentos diversos aos carros-motores | — | 37$900 | 37$900 | — | 337$000 | 337$000 | — | 299$100 | 3$200 |
| 68 | Conservação de carros | 397:839$500 | 354:387$700 | 752:227$200 | 377:909$300 | 419:625$300 | 797:534$600 | — | 45:307$400 | 62:685$600 |
| 69 | Conservação de vagões | 650:805$900 | 719:235$800 | 1.370:041$700 | 610:641$700 | 683:331$300 | 1.293:973$000 | 76:068$700 | — | 114:170$100 |
| 70 | Conservação de vagões de serviço | 83:699$100 | 22:007$700 | 105:706$800 | 83:140$100 | 20:928$100 | 104:068$200 | 1:638$600 | — | 8:808$900 |
| 71 | Castelo das instalações hidráulicas | 521:829$700 | 753:561$700 | 1.275:391$400 | 521:975$500 | 667:760$500 | 1.189:736$000 | 85:655$400 | — | 106:282$600 |
| 72 | Despesas gerais dos Depósitos | 343:840$000 | 490:126$300 | 833:966$300 | 349:224$600 | 435:722$200 | 784:946$800 | 49:019$500 | — | 69:497$200 |
| 73 | Lubrificantes para os trens | 50:649$100 | 165:925$300 | 216:574$400 | 51:016$200 | 169:917$100 | 220:933$300 | — | 4:358$900 | 18:047$900 |
| 74 | Reparação de locomotivas | 2.476:601$600 | 2.192:715$900 | 4.669:317$500 | 2.555:290$900 | 2.486:642$700 | 5.041:933$600 | — | 372:616$100 | 389:109$800 |
| 74 e | Reparação de carros-motores | 131:551$300 | 113:235$600 | 244:786$900 | 109:889$600 | 97:165$000 | 207:054$600 | 37:732$300 | — | 20:398$900 |
| 75 | Reparação de carros | 873:930$300 | 770:772$500 | 1.644:702$800 | 954:150$700 | 922:285$500 | 1.876:436$200 | — | 231:733$400 | 137:058$600 |
| 76 | Reparação de vagões | 971:897$800 | 1.226:661$900 | 2.198:559$700 | 1.102:921$000 | 1.411:341$200 | 2.514:262$200 | — | 315:702$500 | 183:213$300 |
| 77 | Reparação de vagões de serviço | 302:446$600 | 402:185$100 | 704:631$700 | 253:804$400 | 343:126$300 | 596:930$700 | 107:701$000 | — | 58:719$300 |
| 78 | Despesas diversas | 580:268$100 | 85:272$200 | 665:540$300 | 490:343$700 | 55:937$300 | 546:281$000 | 119:259$300 | — | 55:461$700 |
| | Total | 17.539:224$500 | 37.770:379$900 | 55.309:604$400 | 17.282:399$300 | 36.538:640$100 | 53.821:039$400 | 2.493:591$900<br>1.488:565$000 | 1.005:026$900 | — |
| | Média mensal | 1.461:602$000 | 3.147:531$700 | 4.609:133$700 | 1.440:199$900 | 3.044:886$700 | 4.485:086$600 | 124:047$100 | — | 4.609:133$700 |

**Pessoal em 31 de dezembro de 1940**

| DISCRIMINAÇÃO | NÚMERO DE EMPREGADOS | | Diferença em 1940 |
|---|---|---|---|
| | em 1940 | em 1939 | |
| Administração ............... | 65 | 65 | — |
| Oficinas e eletricidade ....... | 1.676 | 1.606 | + 70 |
| Tração ..................... | 2.424 | 2.374 | + 50 |
| Totais ................ | 4.165 | 4.045 | + 120 |

O acréscimo no número de empregados, nas Oficinas, Eletricidade e Tração, foi motivado pela intensificação verificada nesses serviços.

**Materiais e combustíveis**

A despesa de materiais e combustíveis em 1940, em comparação com a do ano anterior, foi a seguinte:

| DESIGNAÇÃO | 1940 | 1939 | Diferença em 1940 |
|---|---|---|---|
| Materiais diversos ... | 8.716:510$000 | 8.839:702$600 | — 123:192$600 |
| Combustíveis ........ | 29.053:869$900 | 27.698:937$500 | + 1.354:932$400 |
| Totais ........ | 37.770:379$900 | 36.538:640$100 | + 1.231:739$800 |

A verba combustíveis abrange as parcelas seguintes:

| DESIGNAÇÃO | 1940 | 1939 | Diferença em 1940 |
|---|---|---|---|
| Combustíveis para trens remunerados. | 27.355:476$000 | 26.140:711$000 | + 1.214:765$000 |
| Combustíveis para oficinas, depósitos e postos de visita... | 1.293:664$900 | 1.203:006$800 | + 90:558$100 |
| Combustíveis para instalações hidráulioas .............. | 404:729$000 | 355:219$700 | + 49:509$300 |
| Totais ........ | 29.053:869$900 | 27.698:937$500 | + 1.354:932$400 |

Com pessoal para abastecimento de combustíveis aos tenderes dispendeu-se, na 3.ª Divisão, em 1940, a importância de 518:451$600. Esta despesa está incluída na verba pessoal, anteriormente mencionada, com 516:177$000 para os trens remunerados e 2:274$600 para outros serviços da 3.ª Divisão.

---

Sendo a verba para combustíveis a de maior vulto da Viação Férrea, figura, a seguir, o demonstrativo das despesas com os combustíveis consumidos em todos os trens, remunerados ou não, e o coeficiente em relação:

**À receita da Viação Férrea**

| DESIGNAÇÃO | 1940 | 1939 |
|---|---|---|
| Despesa com combustíveis ........ | 30.631:852$200 | 28.827:191$500 |
| Receita da Viação Férrea .......... | 109.034:070$300 | 110.324:698$700 |
| Coeficiente ................ | 28,08 % | 26,12 % |

**À despesa total da Viação Férrea**

| DESIGNAÇÃO | 1940 | 1939 |
|---|---|---|
| Despesa com os combustíveis ...... | 30.631:852$200 | 28.827:191$500 |
| Despesa total da Viação Férrea.... | 109.783:041$000 | 107.945:475$700 |
| Coeficiente ............... | 27,90 % | 26,70 % |

**À despesa da 3.ª Divisão**

| DESIGNAÇÃO | 1940 | 1939 |
|---|---|---|
| Despesa com os combustíveis ...... | 30.631:852$200 | 28.827:191$500 |
| Despesa da 3.ª Divisão ........... | 55.309:604$400 | 53.821:039$400 |
| Coeficiente ............... | 55,38 % | 53,56 % |

## LOCOMOTIVAS

**Existência**

Em 31 de dezembro de 1940 existiam 302 locomotivas, relacionadas a seguir, por tipo:

| | |
|---|---|
| Double-Ender ........................ | 18 |
| American ......................... | 16 |
| Mogul ............................. | 75 |
| Consolidation ...................... | 51 |
| Ten-Wheel ......................... | 27 |
| Mikado ............................ | 35 |
| Mallet (Compound) ................. | 17 |
| Mallet (Simplex) .................. | 12 |
| Pacific ........................... | 5 |
| Mountain .......................... | 36 |
| Garratt ........................... | 10 |
| Total ..................... | 302 |

Nesse total não está incluída a locomotiva tipo Consolidation n. 41 P. R. G., pertencente ao Pôrto e Barra do Rio Grande, emprestada, há vários anos, à Viação Férrea.

**Situação**

A situação geral das locomotivas, em 31 de dezembro de 1940, era a seguinte:

| | | |
|---|---|---|
| **Em serviço:** | | |
| Em bom estado | 139 | |
| Em regular estado | 90 | |
| Em mau estado | 41 | 270 |
| **Imobilizadas nos Depósitos:** | | |
| Em bom estado | — | |
| Em mau estado | — | |
| Em reparação intermediária | 3 | |
| Aguardando reparação | — | 3 |
| **Nas Oficinas:** | | |
| Em reparação | 26 | |
| Aguardando reparação | 2 | |
| Aguardando baixa | 1 | 29 |
| Total | | 302 |

As 270 locomotivas em serviço, em 31 de dezembro de 1940, estavam assim distribuídas:

| | |
|---|---|
| Em trens de passageiros | 39 |
| Em trens mixtos | 12 |
| Em trens de carga | 114 |
| Em trens de lastro | 34 |
| Em trens de lenha | 21 |
| Em trens de carvão | 3 |
| Em serviço de manobras | 34 |
| Em reserva | 8 |
| Alugadas | 5 |
| Total | 270 |

**Melhoramentos introduzidos nas locomotivas**

Dentre os melhoramentos introduzidos nas locomotivas, destacam-se os seguintes:

**Pelas Oficinas de Santa Maria**

Foarm colocados dispositivos "May" nas caixas de fumaça das locomotivas ns. 604, 613, 703, 704, 802, 806, 808, 811, 817 e 819.

Foram dotadas de cinzeiros para armazenar cinza, com aberturas laterais e portas, movidas a vapor, as locomotivas ns. 523, 604, 704, 806, 808 e 811.

Foram modificadas as tomadas dágua dos tênderes das locomotivas ns. 216, 306, 312, 321, 373, 415, 422, 451, 452, 453, 510, 511, 520, 533, 534, 508, 523, 604, 613, 632, 701, 702, 704, 711, 806, 811, 814 e 840.

**Pelas Oficinas de Rio Grande**

Foi colocada placa tubular de chapa de aço especial, soldada a eletrogênio pela parte interna e externa, na locomotiva 517.

Foram colocados dispositivos "May" nas caixas de fumaça das locomotivas ns. 626, 909, 615, 812, 403, 823, 410, 630, 629, 412, 607 e 628.

Foram colocadas fornalhas de aço especial, soldadas a eletrogênio pela parte interna e externa, nas locomotivas ns. 83, 89, 90 e 320.

Foram modificados os truques, para adaptação de molas SEL, nas seguintes locomotivas:

— molas SEL-127, na locomotiva 90
— molas SEL-137 e 143, nas locomotivas 403, 401 e 410
— molas SEL-137, na locomotiva 412.

Foram dotadas de cinzeiros para armazenar cinza, com aberturas laterais e portas, movidas a vapor, as locomotivas ns. 909, 403, 812 e 823.

Foi modificado o truque da locomotiva 410 e colocado, para armazenar cinza, com aberturas laterais e portas, cinzeiro acionado a vapor.

Foi transformado o truque traseiro da locomotiva n. 629, para tipo Franklim, usado nas locomotivas ns. 501-520.

**Dispositivo "May"**

Em prosseguimento ao programa de melhorar o mais possível a tiragem das locomotivas, com o fim de aumentar a sua eficiência, foi colocado o dispositivo "May" em mais 22 locomotivas.

Abaixo vão relacionadas as locomotivas que já receberam êste melhoramento:

Ten-Wheel: 401, 403, 405, 408, 410, 412, 417, 451, 452 e 453.

Mikado: 525.

Mallet: 604, 607, 613, 615, 621, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630 e 631.

Pacific: 703 e 704.

Mountain: 801, 802, 804, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 817, 819, 822, 823 e 824.

Garratt: 901, 904, 905, 906, 907, 908, 909 e 910.

Êste melhoramento, que teve início em 1937, já foi adaptado em 49 locomotivas e prosseguirá até que tôdas as locomotivas modernas fiquem aparelhadas com o dispositivo "May". Êste dispositivo também será colocado nas locomotivas de tipo antigo, que comportarem tal melhoramento.

**Percurso das locomotivas**

Durante o ano de 1940 o percurso simples das locomotivas atingiu a 13.241.888,7 quilômetros, que, comparado com o percurso do ano anterior, que foi de 12.674.655,4 quilômetros, apresenta um acréscimo de 567.233,3 quilômetros.

O percurso simples das locomotivas, por espécie de trem, consta do quadro seguinte:

| Trem | PERCURSO 1940 | PERCURSO 1939 | Diferença em 1940 |
|---|---|---|---|
| | Kms. | Kms. | Kms. |
| Passageiros ......... | 2.218.470,9 | 2.226.939,4 | — 8.468,5 |
| Especiais de passageiros ............... | 67.362,1 | 27.522,4 | + 39.839,7 |
| Mixtos .............. | 326.977,3 | 341.677,0 | — 14.699,7 |
| Carga ............... | 4.308.666,4 | 4.242.011,1 | + 66.655,3 |
| Animais ............ | 508.043,5 | 322.977,8 | + 185.065,7 |
| Inspecção .......... | 57.706,8 | 67.882,3 | — 10.175,5 |
| Lastro .............. | 342.811,8 | 329.975,9 | + 12.835,9 |
| Transporte de lenha | 508.349,8 | 323.019,7 | + 185.330,1 |
| Socôrro ............. | 21.641,4 | 25.006,9 | — 3.365,5 |
| Dupla tração ....... | 196.969,2 | 180.939,4 | + 16.029,8 |
| Escoteiras .......... | 240.986,5 | 237.039,6 | + 3.946,9 |
| Manobras ........... | 3.884.324,0 | 3.826.843,6 | + 57.480,4 |
| Sob pressão ........ | 559.579,0 | 522.820,3 | + 36.758,7 |
| Total ......... | 13.241.888,7 | 12.674.655,4 | + 567.233,3 |

**Percurso médio das locomotivas**

O percurso médio das locomotivas em serviço, em 1940, comparado com o percurso médio das locomotivas em serviço, no ano anterior, consta do quadro seguinte:

| DESIGNAÇÃO | 1940 | 1939 |
|---|---|---|
| Número médio mensal de locomotivas em serviço, excetuando-se as imobilizadas ..................... | 270 | 277 |
| Percurso anual das locomotivas ... | 13.241.888,7 | 12.674.655,4 |
| Percurso médio mensal das locomotivas ............................ | 1.103.490,7 | 1.056.221,2 |
| Percurso médio anual de uma locomotiva ......................... | 49.044,0 | 45.756,8 |
| Percurso médio mensal de uma looomotiva .......................... | 4.087,0 | 3.813,0 |
| Percurso médio diário de uma locomotiva ......................... | 136,2 | 127,1 |

## Reparação de locomotivas

O número de locomotivas reparadas em 1940 e respectivas despesas constam do quadro seguinte:

| OFICINAS | Quantidade | Despesas | Custo médio |
|---|---|---|---|
| Santa Maria .............. | 54 | 2.273:243$000 | 42:097$100 |
| Rio Grande ............... | 51 | 2.395:121$500 | 46:963$200 |
| Totais .............. | 105 | 4.668:364$500 | 44:460$600 |

No quadro que segue verifica-se, comparativamente, nos cinco últimos anos, o número de locomotivas reparadas e as despesas realizadas:

| ANO | Número de locomotivas reparadas | | DESPESA DE REPARAÇÃO | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Por ano | Média mensal | Por ano | Média mensal | Média por locomotiva |
| 1936 ........ | 135 | 11,25 | 4.183:716$700 | 348:643$100 | 30:990$900 |
| 1937 ........ | 138 | 11,50 | 5.047:992$100 | 420:666$000 | 36:579$700 |
| 1938 ........ | 131 | 10,91 | 5.472:826$100 | 456:068$800 | 41:777$300 |
| 1939 ........ | 129 | 10,75 | 5.070:827$300 | 422:568$900 | 39:308$700 |
| 1940 ........ | 105 | 8,75 | 4.668:364$500 | 389:030$400 | 44:460$600 |

## Conservação de locomotivas

A despesa com a conservação de locomotivas no ano de 1940 foi de 3.836:704$800 contra 3.362:077$900 no ano de 1939, ou sejam mais 474:626$900.

**Baixa do inventário**

Durante o ano de 1940, foi dado baixa do inventário, por se acharem imprestáveis, às locomotivas 7, 101 e 105.
Aguarda baixa, por estar imprestável, a locomotiva n. 2.

**Percurso das locomotivas e veículos**

O percurso das locomotivas e veículos, nos cinco últimos anos, figura no quadro seguinte:

| ANO | Locomotivas | Veículos | Relação entre o percurso dos veículos e o das locomotivas |
|---|---|---|---|
| 1936 ............... | 11.109.355,6 | 62.562.191 | 5,631 |
| 1937 ............... | 11.850.013,2 | 69.180.196 | 5,837 |
| 1938 ............... | 12.580.156,1 | 73.630.339 | 5,852 |
| 1939 ............... | 12.674.655,4 | 79.053.489 | 6,237 |
| 1940 ............... | 13.241.888,7 | 82.964.400 | 6,265 |

## CARROS

**Existência**

Em 31 de dezembro de 1940, existiam 306 carros, assim discriminados:

| Carros para o serviço do público: | | |
|---|---|---|
| 1.ª classe ........................ | 85 | |
| 1.ª classe com bufete ............ | 19 | 104 |
| 2.ª classe ........................ | | 70 |
| Mixto (1.ª e 2.ª classe) .......... | | 1 |
| Correios ........................ | 5 | |
| Correios bagagem ............... | 53 | 58 |

| | | |
|---|---|---|
| Auxiliar de correio ............ | 2 | |
| Dormitórios .................... | 16 | |
| Restaurantes ................... | 12 | |
| Reservados ..................... | 2 | |
| Transporte de doentes e cadáveres | 1 | |
| Transporte de presos e alienados. | 1 | 267 |

**Carros para o serviço interno da Viação Férrea**

| | | |
|---|---|---|
| Reservados ..................... | 2 | |
| Administração .................. | 8 | |
| Inspecção ...................... | 22 | |
| Auxiliar de inspecção da Diretoria | 2 | |
| Pagadores ...................... | 5 | 39 |
| Total geral .......... | | 306 |

**Situação**

Dos 306 carros existentes em 31 de dezembro de 1940, estavam à disposição do tráfego 291 e achavam-se imobilizados 15, assim discriminados:

**Em tráfego:**

| | | |
|---|---|---|
| Em bom estado ..................... | 281 | |
| Em regular estado .................. | 5 | |
| Em mau estado ...................... | 5 | 291 |

**Imobilizados:**

| | | |
|---|---|---|
| Em reparação ...................... | 11 | |
| Aguardando reparação .............. | 3 | |
| Aguardando baixa solicitada ......... | 1 | 15 |
| Total geral .............. | | 306 |

**Reparação de carros**

Durante o ano de 1940, deram saída das Oficinas 117 carros reparados, sendo 74 de pequenas e médias reparações, 32 de grandes reparações e 11 reconstruídos.

A despesa com êsses serviços foi a seguinte:

| DESIGNAÇÃO | Oficinas | Despesa | Quantidade | Média mensal | Custo unitário |
|---|---|---|---|---|---|
| Pequenas e médias reparações ........ | Quilôm. Três | 469:745$600 | 50 | 4,17 | 9:394$900 |
| Pequenas e médias reparações ........ | Rio Grande. | 244:591$900 | 24 | 2,00 | 10:191$300 |
| Totais ...... | — | 714:337$500 | 74 | 6,17 | 9:653$200 |
| Grandes reparações ...... | Quilôm. Três | 408:226$400 | 22 | 1,83 | 18:555$700 |
| Grandes reparações ...... | Rio Grande. | 185:505$600 | 10 | 0,83 | 18:550$600 |
| Totais ...... | — | 593:732$000 | 32 | 2,67 | 18:554$100 |
| Reconstruções . | Quilôm. Três | 350:804$200 | 9 | 0,75 | 38:978$200 |
| Reconstruções . | Rio Grande. | 59:156$100 | 2 | 0,16 | 29:578$100 |
| Totais ...... | — | 409:960$300 | 11 | 0,92 | 37:269$100 |
| Total por Oficina ........ | Quilôm. Três | 1.228:776$200 | 81 | 5,92 | 17:306$700 |
| Total por Oficina ........ | Rio Grande. | 489:253$600 | 36 | 3,00 | 13:590$400 |
| Total geral.. | — | 1.718:029$800 | 117 | 9,75 | 14:684$000 |

No quadro que segue, verifica-se, comparativamente, nos cinco últimos anos, o número de carros reparados e as despesas realizadas:

| ANO | NÚMERO | | | DESPESA DE REPARAÇÃO | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Existente | Reparados | | | | |
| | | p/ano | p/mês | Por ano | Por mês | Por carro |
| 1936 ..... | 304 | 166 | 13,83 | 1.845:312$600 | 153:776$050 | 11:116$300 |
| 1937 ..... | 304 | 162 | 13,50 | 2.078:457$500 | 173:204$791 | 12:830$000 |
| 1938 ..... | 305 | 159 | 13,25 | 2.554:535$600 | 212:877$966 | 16:066$300 |
| 1939 ..... | 306 | 110 | 9,16 | 1.827:342$200 | 152:278$516 | 16:612$200 |
| 1940 ..... | 306 | 117 | 9,75 | 1.718:029$800 | 143:169$150 | 14:684$000 |

**Conservação de carros**

A despesa com a conservação de carros, no ano de 1940, atingiu à soma de 752:227$200, contra 797:534$600 em 1939, ou sejam menos 45:307$400.

**Vestíbulos e foles de intercomunicação**

Durante o ano de 1940, foram dotados de vestíbulos e foles de intercomunicação nove carros e substituídos em dois outros os foles "standard" por foles tipo "Pullman".

A situação em 31 de dezembro, dos carros dotados de vestíbulos e foles, era a seguinte:

| CARROS | Carros dotados de vestíbulos e foles, pela V. Férrea | Carros adquiridos com vestíbulos e foles | Total dos carros dotados de vestíbulos e foles |
|---|---|---|---|
| 1.ª classe .................... | 18 | 24 | 42 |
| 1.ª classe com bufete ........ | 3 | 15 | 18 |
| 2.ª classe .................... | 31 | 3 | 34 |
| Dormitórios ................. | 11 | 5 | 16 |
| Restaurantes ................ | 8 | 4 | 12 |
| Correios bagagem .......... | 25 | 6 | 31 |
| Total .................. | 96 | 57 | 153 |

**Baixa do inventário**

Durante o ano de 1940, não se registou pedido de baixa de carros, continuando, ainda, com pedido de baixa o carro de 1.ª classe n. 471.

**Melhoramentos introduzidos nos carros**

Dentre os melhoramentos introduzidos nos carros de passageiros, destaca-se o seguinte:

**Aumento de lugares nos carros de passageiros "Familleureux"**

Foram substituídos em 5 carros de 1.ª classe, sendo 3 bufetes, os bancos simples por bancos duplos, o que resultou em um aumento de 57 lugares.

Com os 10 carros já modificados nos anos anteriores, tem-se um total de 15 carros com bancos modificados, ou seja um acréscimo total de 173 lugares, que corresponde a um aumento de 4,3 carros sôbre os carros de bancos duplos de um lado e simples do outro.

## CARROS-MOTORES

A Viação Férrea, em 1940, continuou a intensificar o tráfego de carros-motores para os trechos de Pelotas-Rio Grande-Vila Siqueira, Rio Grande-Jaguarão, Pôrto Alegre-Canela, Pôrto Alegre-Caxias, Montenegro-Barreto e Pôrto Alegre-Santa Cruz.

Pelas Oficinas de Santa Maria, foi construído um carro-motor com lotação para 36 passageiros, de número 104, entregue ao tráfego no mês de julho.

**Situação**

Em 31 de dezembro de 1940, existiam 28 carros-motores, assim discriminados:

**Em serviço:**

| | | |
|---|---|---|
| Em bom estado ..................... | 10 | |
| Em regular estado .................. | 6 | |
| Em mau estado ..................... | 7 | 23 |

**Nas Oficinas:**

| | | |
|---|---|---|
| À disposição do tráfego ............. | 1 | |
| Em reparação ....................... | 2 | |
| Aguardando reparação .............. | — | |
| Aguardando baixa .................. | 2 | 5 |
| Total geral .............. | | 28 |

## Percurso e consumo de gasolina

O percurso efetuado pelos carros-motores em 1940 foi de 884.283 quilômetros, o consumo de gasolina de 350.068 litros, na importância de 523:795$400, e o consumo de lubrificantes de 5.580 litros, na importância de 20:785$300.

## Conservação de carros-motores

Foi dispendida a importância de 170:777$100 na conservação dos carros-motores, sendo 79:209$600 com material e 91:567$500 com pessoal.

## Reparação de carros-motores

Durante o ano de 1940, deram saída das Oficinas de Santa Maria 13 carros-motores reparados.

A despesa de reparação importou em 244:786$900, sendo 113:235$600 com material e 131:551$300 com pessoal.

O consumo de materiais e as despesas realizadas com os carros-motores, desde o início do tráfego dos mesmos, estão relacionados, ano por ano, no quadro seguinte:

otores, nos anos de 1934 a 1940

| ANO | JILÔMETRO | | DESPESAS TOTAIS | |
|---|---|---|---|---|
| | FICANTE | Despesa com reparação, conservação e condução | Gasolina, óleo, reparação, conservação e condução | Por quilômetro percorrido |
| | Custo | | | |
| 1934 .... | $022 | — | — | — |
| 1935 .... | $021 | — | — | — |
| 1936 .... | $016 | $272 | 223:218$000 | $336 |
| 1937 .... | $012 | $447 | 410:999$600 | $774 |
| 1938 .... | $016 | $521 | 732:272$500 | $956 |
| 1939 .... | $018 | $615 | 967:866$200 | 1$162 |
| 1940 .... | $024 | $592 | 1.068:133$500 | 1$208 |

173 a 176

**Despesas com gasolina, óleo lubrificante, reparação, conservação e quilometragem dos carros-motores, nos anos de 1934 a 1940**

| ANO | Percurso efetuado | GASOLINA | | ÓLEO LUBRIFICANTE | | Despesa com a reparação, conservação e condução | CONSUMO E CUSTO POR QUILÔMETRO | | | | | DESPESAS TOTAIS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | GASOLINA | | ÓLEO LUBRIFICANTE | | Despesa com reparação, conservação e condução | Gasolina, óleo, reparação, conservação e condução | Por quilômetro percorrido |
| | | Consumo | Custo | Consumo | Custo | | Consumo | Custo | Consumo | Custo | | | |
| | Km | Lt. | | Lt. | | | Lt. | | Lt | | | | |
| 1934 | 251 635,8 | 71.219,00 | 50:798$100 | 1.763,30 | 5:515$300 | — | 0,282 | $202 | 0,007 | $022 | — | — | — |
| 1935 | 313.060,8 | 116.527,30 | 113:101$900 | 2.073,00 | 6:505$100 | — | 0,372 | $361 | 0,007 | $021 | — | — | — |
| 1936 | 394 233,6 | 112.718,00 | 109:680$100 | 2.251,00 | 6:270$000 | 107:267$500 | 0,285 | $278 | 0,006 | $016 | $272 | 223:218$000 | $336 |
| 1937 | 575 672,5 | 164.777,80 | 146:866$400 | 2.344,30 | 6:983$900 | 257:147$300 | 0,286 | $255 | 0,004 | $012 | $447 | 410:999$600 | $774 |
| 1938 | 765.557,6 | 240.347,25 | 321:825$000 | 3.692,35 | 11:850$100 | 398:567$400 | 0,314 | $420 | 0,005 | $016 | $521 | 732:272$500 | $956 |
| 1939 | 832.706,0 | 311.865,95 | 440:322$400 | 4.312,30 | 15:638$500 | 511:905$300 | 0,374 | $529 | 0,005 | $018 | $615 | 967:866$200 | 1$162 |
| 1940 | 884.253,1 | 350.068,50 | 523:795$400 | 5.580,05 | 20:785$300 | 523:552$800 | 0,396 | $592 | 0,006 | $024 | $592 | 1.068:133$500 | 1$208 |

## VAGÕES

**Existência**

Em 31 de dezembro de 1940, para o serviço do público e da Viação Férrea, existiam 3.482 vagões, conforme discriminação que segue abaixo:

| | | |
|---|---|---|
| Plataformas de 5 toneladas com 2 eixos ... | 35 | |
| Plataformas de 10 toneladas com 2 eixos ... | 13 | |
| Plataformas de 8 toneladas................ | 12 | |
| Plataformas de 10 toneladas................ | 101 | |
| Plataformas de 13 toneladas................ | 198 | |
| Plataformas de 14 toneladas................ | 6 | |
| Plataformas de 16 toneladas................ | 172 | |
| Plataformas de 20 toneladas................ | 21 | |
| Plataformas de 24 toneladas................ | 156 | |
| Plataformas de 25 toneladas................ | 35 | |
| Plataformas de 28 toneladas................ | 434 | 1.183 |
| Fechados de 10 toneladas.................. | 44 | |
| Fechados de 12 toneladas.................. | 49 | |
| Fechados de 13 toneladas.................. | 47 | |
| Fechados de 16 toneladas.................. | 107 | |
| Fechados de 20 toneladas.................. | 51 | |
| Fechados de 24 toneladas.................. | 545 | |
| Fechados de 28 toneladas.................. | 785 | 1.628 |
| Frigoríficos de 13 toneladas.............. | | 10 |
| Tanques de 25.000 litros .................. | | 15 |
| Gradeados de 10 toneladas.................. | 1 | |
| Gradeados de 13 toneladas.................. | 12 | |
| Gradeados de 16 toneladas.................. | 10 | |
| Gradeados de 20 toneladas.................. | 8 | |
| Gradeados de 24 toneladas.................. | 60 | |
| Gradeados de 28 toneladas.................. | 302 | 393 |
| | | 3.229 |

| | | |
|---|---|---|
| Gôndolas de aço de 30 toneladas com descarga automática, para transporte de pedra britada ........................ | 50 | |
| Gôndolas de aço de 30 toneladas com descarga automática, para transporte de carvão | 45 | 95 |
| Oficina telegráfica.......................... | 1 | |
| Oficina de eletricidade...................... | 1 | |
| Oficina de reparação de bombas............ | 13 | |
| Oficina de reparação de pontes............. | 6 | |
| Desinfecção de prédios..................... | 10 | |
| Usina elétrica................................ | 1 | |
| Socorro .................................... | 22 | 54 |
| Serviço de inspecção do Tráfego (caboose)... | 11 | |
| Dormitórios de trens de lenha ............. | 32 | |
| Dormitórios de trens de lastro ............. | 28 | |
| Dormitórios de turmas telegráficas ......... | 2 | |
| Transporte de operários das Oficinas do Quilômetro Três .......................... | 3 | |
| Serviço de variantes da 5.ª Divisão ........ | 1 | |
| Serviço de operários da Via Permanente ... | 13 | |
| Serviço de aferição de balanças ............ | 1 | |
| Serviço da Caixa de Aposentadoria e Pensões | 2 | |
| Serviço do Almoxarifado .................. | 1 | 97 |
| Guindastes de trens de socorro ............. | 2 | |
| Guindastes de trens de socorro, de 3 eixos... | 1 | |
| Guindastes de trens de socorro, de 2 eixos... | 4 | 7 |
| Total geral................ | | 3.482 |

Os veículos acima relacionados são todos de quatro eixos, com exceção dos que têm indicação especial.

A existência por tipo é a seguinte:

| | | |
|---|---|---|
| Plataformas .............................. | 1.183 | |
| Fechados ................................. | 1.779 | |
| Frigoríficos .............................. | 10 | |
| Tanques .................................. | 15 | |
| Gradeados ................................ | 393 | |
| Gôndolas de aço com descarga automática .. | 95 | |
| Guindastes ............................... | 7 | 3.482 |

A existência de vagões em 1939 era de 3.481 que, comparada com a existência de 3.482 em 1940, dá um vagão a mais em 1940, proveniente da aquisição de um vagão gôndola de aço para transporte de carvão, que havia sido encomendado pelo Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração.

Estão em serviço na Viação Férrea e não figuram na relação acima oito guindastes movidos a vapor, para o transbordo de carvão, dos quais seis nos Depósitos e dois recolhidos às Oficinas de Santa Maria, para reparação geral.

**Baixa do inventário**

Durante o ano de 1940 não se deu baixa de vagões do inventário. Estão aguardando baixa solicitada, imprestáveis para o serviço, quer pelo uso, quer por avarias, 72 vagões.

Estão retirados do serviço por imprestáveis, com baixa a solicitar, 10 vagões, sendo 2 nas Oficinas do Quilômetro Três e 8 nas Oficinas de Rio Grande.

**Aquisição e incorporação de vagões**

No decorrer do ano de 1940, a Viação Férrea, por intermédio do Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração, adquiriu um vagão gôndola de aço, de 30 toneladas, com descarga automática, para o transporte de carvão nacional.

**Reparação de vagões**

Durante o ano de 1940, deram saída das Oficinas 1.130 vagões reparados, sendo:

| OFICINAS | Despesa | Quantidade | Média mensal | Custo unitário |
|---|---|---|---|---|
| Km. Três...... | 2.453:759$000 | 906 | 75,50 | 2:708$343 |
| Rio Grande ... | 502:439$800 | 224 | 18,66 | 2:243$000 |
| Total em 1940 | 2.956:198$800 | 1.130 | 94,16 | 2:616$105 |
| Total em 1939 | 3.053:259$500 | 1.175 | 97,91 | 2:598$500 |

No quadro que segue, verifica-se, comparativamente, nos cinco últimos anos, o número de vagões reparados e as despesas realizadas:

| Ano | Número de vagões reparados | | Despesa de reparação | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Por ano | Média mensal | Por ano | Por mês | Por vagão |
| 1936 | 980 | 81,66 | 1.843:319$700 | 153:609$975 | 1:880$900 |
| 1937 | 1059 | 88,25 | 2.685:118$500 | 223:759$875 | 2:535$500 |
| 1938 | 1037 | 83,91 | 3.060:464$300 | 255:038$691 | 2:951$800 |
| 1939 | 1175 | 97,91 | 3.053:259$500 | 254:438$291 | 2:598$500 |
| 1940 | 1130 | 94,16 | 2.956:198$800 | 246:349$900 | 2:616$100 |

## Alteração de lotação de vagões

Durante o ano de 1940, foram feitas as seguintes alterações nas lotações de vagões:

Plataforma de 25 toneladas para 16 toneladas (reconstruído) ........................ 1
Plataforma de 24 toneladas para 28 toneladas 8
Fechado de 13 toneladas para 24 toneladas (reconstruído) ........................ 1
Gradeado de 16 toneladas para 20 toneladas.. 1

Com as alterações efetuadas, houve um aumento total de 38 toneladas na capacidade dos vagões.

## Conservação de vagões

A conservação de vagões, pelos postos de visita, no ano de 1940, importou em 1.475:748$500, contra 1.293:973$000 em 1939, ou sejam, mais 181:775$500.

## Freio a vácuo

A situação dos veículos dotados de freio a vácuo, em 31 de dezembro de 1940, excluídos os que aguardavam baixa, era a seguinte:

| | | |
|---|---|---|
| Vagões com instalações completas . | 2.309 | |
| Vagões com conduta (sem cilindros) | 209 | |
| Vagões sem instalações ........... | 892 | 3.410 |
| | | |
| Carros com instalações completas .. | 294 | |
| Carros com conduta (sem cilindros) | 11 | |
| Carros sem instalação ............ | — | 305 |
| Total.................. | | 3.715 |

No total de veículos existentes, existem 70,07 % com instalações completas, 5,92 % com conduta de vácuo sem cilindro e 24,01 % sem instalações de freio a vácuo.

**Truques dotados de eixos "standard"**

A situação, em 31 de dezembro de 1940, dos veículos dotados de truques com eixos "standard", excluídos os que aguardavam baixa, era a seguinte:

| | |
|---|---|
| Carros e vagões dotados de truques com eixos "standard" (mangas de 4 ¼" × 8") .... | 2.598 |
| Carros e vagões dotados de truques com eixos de maiores dimensões (mangas de 5" × 9") | 23 |
| Carros e vagões dotados de truques com eixos de menores dimensões .................. | 1.094 |
| Total...................... | 3.715 |

No total de veículos existentes, existem 69,94 % com truques dotados de eixos "standard", 29,44 % com truques dotados de eixos de menores dimensões e 0,62 % com truques dotados de eixos de maiores dimensões.

Em 1940, foi feita a substituição de truques com eixos de menores dimensões por truques dotados de eixos "standard", com mangas de 4 ¼" × 8", em dois vagões, e adquirido um vagão gôndola de aço, para transporte de carvão

nacional, com truques dotados de eixos com mangas "standard", de 4 ¼" × 8". Em dois carros de bagagem, procedeu-se à substituição dos truques dotados de eixos com mangas "standard", por truques tipo "Pullman", com mangas de 5" × 9", confeccionados pelas Oficinas do Quilômetro Três.

### Engates

Durante o ano de 1940, foram colocados aparelhos de choque e tração "Tandem Standard" em um carro e seis vagões.

A situação em 31 de dezembro de 1940 dos veículos dotados de engates automáticos e engates de pino e manilha, comparada com a de 1939, excluídos os que aguardavam baixa, consta do quadro que segue:

| CARROS E VAGÕES | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Dotados de engates automáticos | | Dotados de engates de pino e manilha | | Total de carros e vagões em serviço |
| uantidade | % sôbre o total | Quantidade | % sôbre o total | |
| 3.094 | 83,28 | 621 | 16,72 | 3.715 |
| 3.091 | 83,15 | 626 | 16,85 | 3.717 |

| ANO | CARROS | | | | | VAGÕES | | | | | CARROS E VAGÕES | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Dotados de engates automáticos | | Dotados de engates de pino e manilha | | Total de carros em serviço | Dotados de engates automáticos | | Dotados de engates de pino e manilha | | Total de vagões em serviço | Dotados de engates automáticos | | Dotados de engates de pino e manilha | | Total de carros e vagões em serviço |
| | Quantidade | % sôbre o total | Quantidade | % sôbre o total | | Quantidade | % sôbre o total | Quantidade | % sôbre o total | | Quantidade | % sôbre o total | Quantidade | % sôbre o total | |
| 1940 . ...... | 294 | 96,99 | 11 | 3,01 | 305 | 2.800 | 82,11 | 610 | 17,89 | 3.410 | 3.094 | 83,28 | 621 | 16,72 | 3.715 |
| 1939 . ..... | 294 | 96,99 | 11 | 3,01 | 305 | 2.797 | 81,98 | 615 | 18,02 | 3.412 | 3.090 | 83,15 | 626 | 16,85 | 3.717 |

183 a 186

**Melhoramentos introduzidos nos vagões**

Dentre os melhoramentos introduzidos nos vagões, destacam-se os seguintes:

**Vagões "caboose"**

Para melhor satisfazer as exigências dos serviços do tráfego, onze vagões da série 7.000, sendo 3 de 10 toneladas e 8 de 12 toneladas, foram transformados em vagões "caboose", continuando essa transformação a ser feita em mais três vagões do mesmo tipo.

**Vagões para transporte de leprosos**

Por medida de higiene, um vagão fechado de 24 toneladas, de n.° 3.616, foi transformado e adaptado para o transporte de leprosos.

**Vagões para transporte de suínos**

Foi colocado piso duplo em 12 vagões gradeados para o transporte de suínos, perfazendo, assim, um total de 42 vagões para êsse fim.

**Vagões dormitórios para trens de lenha**

Foram transformados 15 vagões fechados, 8 de 10 toneladas e 7 de 16 toneladas, em vagões dormitórios para os trens de lenha, sendo um em substituição de um vagão dormitório completamente destruído em acidente e os demais por ter aumentado o número de trens de transporte de lenha.

**Truques tipo "Dalman"**

Foram confeccionados, nas Oficinas Mecânicas de Santa Maria, dois truques integrais, de aço, tipo "Dalman" e colocados, em 31 de agôsto, a título de experiência, no vagão gôndola n.° 11.518, empregado no transporte de carvão.

**Portas nas cabeceiras**

Foram colocadas portas em uma das cabeceiras de 9 vagões fechados de 10 e 12 toneladas, destinados ao transporte de tábuas no ramal de Canela, afim de facilitar os carregamentos e as descargas.

## COMBUSTÍVEIS

A despesa com os combustíveis consumidos na Viação Férrea, no decorrer do ano de 1940, atingiu a 32.504:900$200, inclusive a importância de 637:598$800, correspondente à despesa efetuada com o pessoal necessário para o abastecimento dos tênderes.

Excluída a despesa do serviço de abastecimento dos tênderes, o consumo e o custo dos combustíveis, revertidos a carvão estrangeiro, comparados com os de 1939, foram os seguintes:

**Combustíveis consumidos em todas as Divisões**

| ANO | Consumo | Importância | Preço médio |
|---|---|---|---|
| | T | | |
| 1940 .................... | 228.818,926 | 31.867:301$400 | 139$268 |
| 1939 .................... | 215.124,277 | 30.043:211$900 | 139$655 |
| Diferença em 1940 ...... | + 13.694,649 | + 1.824:089$500 | — $387 |

Em 1940 houve, em relação a 1939, um aumento de .... 13.694,649 toneladas no consumo de combustível, correspondente a um aumento de despesa de 1.824:089$500.

**Combustíveis consumidos na 3.ª Divisão**

| ANO | Consumo | Importância | Preço médio |
|---|---|---|---|
| | T | | |
| 1940 .................... | 207.612,720 | 29.053:869$900 | 139$942 |
| 1939 .................... | 196.988,399 | 27.698:937$500 | 140$610 |
| Diferença em 1940 ...... | + 10.624,321 | + 1.354:932$400 | — $668 |

Combustíveis consumidos em trens remunerados

| ANO | Consumo | Importância | Preço médio |
|---|---|---|---|
| | T | | |
| 1940 .................... | 194.789,324 | 27.355:476$000 | 140$436 |
| 1939 .................... | 184.794,500 | 26.140:711$000 | 141$458 |
| Diferença em 1940...... | + 9.994,824 | + 1.214:765$000 | — 1$022 |

Combustíveis consumidos em trens não remunerados

| ANO | Consumo | Importância | Preço médio |
|---|---|---|---|
| | T | | |
| 1940 .................... | 20.318,021 | 2.638:777$400 | 129$873 |
| 1939 .................... | 16.326,049 | 2.082:197$900 | 127$538 |
| Diferença em 1940...... | + 3.991,972 | + 556:579$500 | + 2$335 |

Combustíveis consumidos em trens em geral

| ANO | Consumo | Importância | Preço médio |
|---|---|---|---|
| | T | | |
| 1940 .................... | 215.107,345 | 29.994:253$400 | 139$438 |
| 1939 .................... | 201.120,549 | 28.222:908$900 | 140$328 |
| Diferença em 1940...... | + 13.986,796 | + 1.771:344$500 | — $890 |

As quantidades totais e as importâncias dos combustíveis consumidos, por espécies, durante os anos de 1940 e 1939, estão mencionadas no quadro seguinte:

**Consumo e custo de combustíveis, por espécie, em todas as Divisões da Viação Férrea, em 1940, comparados com os de 1939**

| ESPÉCIE DE COMBUSTÍVEL | 1940 | | | 1939 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quantidade | Custo médio | Custo total | Quantidade | Custo médio | Custo total |
| | T | | | T | | |
| Carvão briquete ............. | 12.858,918 | 227$697 | 2.927:942$900 | 37.247,208 | 206$225 | 7.681:333$100 |
| Carvão Cardiff ............... | — | — | — | — | — | — |
| Carvão coque ................ | 364,707 | 391$778 | 142:884$300 | 373,360 | 325$586 | 121:560$900 |
| Carvão de forja ............ | 227,781 | 240$847 | 54:860$600 | 846,306 | 233$362 | 197:496$200 |
| Carvão nacional ............. | 325.720,550 | 62$125 | 20.235:658$700 | 287.996,008 | 56$641 | 16.312:400$000 |
| | M3 | | | M3 | | |
| Lenha ...................... | 715.378,000 | 10$685 | 7.644:314$900 | 547.690,000 | 9$782 | 5.357:544$300 |
| Nós de pinho ............... | 40.624,500 | 21$209 | 861:640$000 | 20.070,000 | 18$578 | 372:877$400 |
| Total convertido em carvão estrangeiro .................. | 228.818,926 | 139$268 | 31.867:301$400 | 215.124,277 | 139$655 | 30.043:211$900 |

NOTA: 1) A conversão do combustível a carvão estrangeiro é feita na seguinte base: 1 ton. de carvão estrangeiro equivale a 2,5 tons. de carvão nacional, a 10 $m^3$ de lenha, e a 3 $m^3$ de nó de pinho.

2) No custo total acima, não estão incluídas as despesas efetuadas com o pessoal para o abastecimento dos tênderes. Adicionadas essas importâncias, teremos as seguintes cifras totais:

Custo total em 1940........................ 31.867:301$418 + 637:598$800 = 32.504:900$200

Custo total em 1939........................ 30.043:211$923 + 604:282$600 = 30.647:494$500

**Preços médios anuais dos combustíveis, por unidade, inclusive as despesas de transporte e descarga nos pontos de fornecimento, desde 1920**

| ANOS | Carvão briquete | Carvão Cardiff | Carvão coque | Carvão de forja | Carvão nacional | Lenha | Nós de pinho |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1920 | 150$804 | — | — | — | 47$845 | 5$787 | 10$610 |
| 1921 | 238$333 | — | — | — | 68$660 | 6$255 | 11$200 |
| 1922 | 96$954 | — | — | — | 53$916 | 6$900 | 11$141 |
| 1923 | 118$900 | — | — | — | 52$175 | 6$516 | 12$116 |
| 1924 | 114$166 | — | — | — | 54$000 | 6$826 | 13$616 |
| 1925 | 98$250 | 73$833 | 146$666 | 102$100 | 54$416 | 7$891 | 16$558 |
| 1926 | 76$500 | 82$833 | 146$725 | 76$175 | 49$508 | 7$825 | 17$258 |
| 1927 | 126$545 | 80$000 | 175$868 | 124$274 | 50$374 | 8$689 | 17$440 |
| 1928 | 89$553 | 78$200 | 144$109 | 110$121 | 46$078 | 9$346 | 15$935 |
| 1929 | 92$106 | 88$383 | 129$434 | 104$105 | 48$850 | 8$584 | 15$921 |
| 1930 | 108$494 | — | 136$018 | 122$077 | 49$405 | 9$089 | 14$999 |
| 1931 | 116$061 | — | 143$185 | 119$372 | 65$032 | 9$342 | 15$069 |
| 1932 | 125$183 | — | 145$758 | 121$150 | 49$198 | 9$551 | 14$852 |
| 1933 | 117$366 | — | 96$124 | 81$600 | 49$580 | 8$993 | 14$047 |
| 1934 | 105$905 | — | 96$400 | 81$700 | 51$351 | 9$098 | 14$085 |
| 1935 | 97$818 | — | 111$309 | 108$157 | 58$635 | 8$978 | 14$194 |
| 1936 | 129$043 | — | 120$000 | 121$500 | 55$682 | 8$932 | 13$830 |
| 1937 | 154$457 | — | 151$759 | 138$956 | 56$624 | 9$130 | 16$786 |
| 1938 | 216$449 | — | 226$725 | 169$258 | 57$098 | 9$726 | 17$180 |
| 1939 | 206$225 | — | 325$586 | 233$362 | 56$641 | 9$782 | 18$578 |
| 1940 | 227$697 | — | 391$778 | 240$847 | 62$125 | 10$685 | 21$209 |

ão, nas de

| | RVÃO BRIQU | | ncias | Pessoal | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| | idade | Impo | íveis | | |
| Com | T | | | | |
| | 5,184 | 2.672: | 6$000 | — | 27.355:476$000 |
| | — | | — | 516:177$000 | 516:177$000 |
| Con | | | | | |
| | 0,473 | 181: | 1$938 | — | 1.293:664$938 |
| | — | | — | 2:274$600 | 2:274$600 |
| | — | | 3$989 | — | 404:728$989 |
| | 5,657 | 2.854: | 9$927 | 518:451$600 | 29.572:321$527 |
| Co | | | | | |
| | ,202 | 1: | 5$396 | 353$190 | 12:779$586 |
| | ,707 | 7: | 9$121 | 2:147$783 | 80:327$904 |
| | ,167 | 8: | 5$196 | 42:093$527 | 1.530:269$723 |
| | ,336 | | 1$172 | — | 219:541$172 |
| | 3,690 | 3: | 3$786 | 1:080$100 | 62:438$886 |
| | 3,156 | 48: | 5$914 | 73:472$600 | 919:819$514 |
| | 6,003 | 1: | 2$215 | — | 50:692$215 |
| | 5,000 | 3: | 9$691 | — | 56:709$691 |
| | 3,261 | 73: | 1$491 | 119:147$200 | 2.932:578$691 |
| | 8,918 | 2.927: | 1$418 | 637:598$800 | 32.504:900$218 |

**Consumo e custo de combustíveis por espécie e por natureza do serviço, na 3.ª Divisão, nas demais divisões e em conta de Melhoramentos, durante o ano de 1940**

| NATUREZA DO SERVIÇO | CARVÃO COQUE | | CARVÃO DE FORJA | | CARVÃO BRIQUETE | | CARVÃO NACIONAL | | LENHA | | NÓS DE PINHO | | Importâncias dos combustíveis | Pessoal | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quantidade | Importância | Quantidade | Importância | Quantidade | Importância | Quantidade | Importância | Quantidade | Importância | Quantidade | Importância | | | |
| **Combustíveis empregados no serviço de trens:** | T | | T | | T | | T | | m3 | | m3 | | | | |
| Trens remunerados | — | — | — | — | 11.785,184 | 2.672:959$910 | 290,976,820 | 18.070:678$930 | 549.577,500 | 5.870:139$980 | 34.967,000 | 741:667$180 | 27.355:476$000 | — | 27.355:476$000 |
| Abastecimento dos tênderes | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 516:177$000 | 516:177$000 |
| **Combustíveis empregados em outros serviços da 3.ª Divisão:** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Oficinas depósitos e postos de visita | 23,372 | 9:720$606 | 102,576 | 23:960$458 | 750,473 | 181:072$772 | 9.148,480 | 572:977$157 | 47.290,000 | 504:643$355 | 61,000 | 1:290$590 | 1.293:664$938 | — | 1.293:664$938 |
| Abastecimento dos tênderes | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2:274$600 | 2:274$600 |
| Instalações hidráulicas | | — | — | — | — | — | 1.437,820 | 89:252$279 | 29.624,500 | 315:434$510 | 2,000 | 42$200 | 404:728$989 | — | 404:728$989 |
| Total debitado à 3.ª Divisão | 23,372 | 9:720$606 | 102,576 | 23:960$458 | 12.535,657 | 2.854:062$682 | 301.563,120 | 18.732:908$366 | 626.492,000 | 6.690:217$845 | 35.030,000 | 742:999$970 | 29.053:869$927 | 518:451$600 | 29.572:321$527 |
| **Combustíveis debitados a outras Divisões:** | | | | | | | | | | | | | | | |
| À 1.ª Divisão — Trens da Diretoria | — | — | — | — | 4,202 | 1:041$255 | 149,170 | 9:094$131 | 147,000 | 1:548$470 | 35,000 | 742$240 | 12:426$396 | 353$190 | 12:779$586 |
| À 1.ª Divisão — Trens de Pagadores | — | — | — | — | 32,707 | 7:633$237 | 708,870 | 43:908$914 | 2.049,000 | 21:663$390 | 225,000 | 4:774$580 | 78:180$121 | 2:147$783 | 80:327$904 |
| À 1.ª Divisão — Trens de transporte de carvão e lenha | — | — | 0,050 | 12$682 | 36,167 | 8:248$186 | 14.300,220 | 888:732$058 | 46.928,500 | 506:042$960 | 4.014,500 | 85:140$310 | 1.488:176$196 | 42:093$527 | 1.530:269$723 |
| À 1.ª Divisão — Guindastes, particulares, etc | 341,035 | 133.047$795 | 0,670 | 169$953 | 2,336 | 545$949 | 177,920 | 10:774$623 | 6.612,000 | 70:491$532 | 212,000 | 1:511$320 | 219:541$172 | — | 219:541$172 |
| À 2.ª Divisão: Colisões, descarrilamentos, etc. | 0,300 | 115$892 | 2,300 | 567$830 | 13,690 | 3:079$360 | 625,600 | 39:027$994 | 1.414,000 | 14:981$530 | 169,500 | 3:586$180 | 61:358$786 | 1:080$100 | 62:438$886 |
| À 4.ª Divisão — Trens em serviço da linha | — | — | — | — | 213,156 | 48:374$086 | 7.763,910 | 483:927$953 | 27.481,500 | 294:159$395 | 938,500 | 19:885$480 | 846:346$914 | 73:472$600 | 919:819$514 |
| À 4.ª Divisão — Oficinas e Residências | — | — | 100,022 | 24.639$039 | 6,003 | 1:466$773 | 99,670 | 6:328$533 | 1.709,000 | 18:257$870 | — | — | 50:692$215 | — | 50:692$215 |
| Conta de Melhoramentos | — | — | 22,163 | 5:510$619 | 15,000 | 3:491$380 | 332,070 | 20:955$792 | 2.545,000 | 26:751$900 | — | — | 56:709$691 | — | 56:709$691 |
| Total de outras Divisões | 341,335 | 133:163$687 | 125,205 | 30:900$123 | 323,261 | 73:880$226 | 24.157,430 | 1.502:750$298 | 88.886,000 | 954:097$047 | 5.594,500 | 118:640$110 | 2.813:431$491 | 119:147$200 | 2.932:578$691 |
| Total geral | 364,707 | 142:884$293 | 227,781 | 54:860$581 | 12.858,918 | 2.927:942$908 | 325.720,550 | 20.235:658$664 | 715.378,000 | 7.644:314$892 | 40.624,500 | 861:640$080 | 31.867:301$418 | 637:598$800 | 32.504:900$218 |

**Carvão nacional**

O contrato celebrado a 10 de julho de 1937, entre a Viação Férrea e o Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração, para o fornecimento mensal de 21.000 toneladas de carvão nacional, pelo prazo de 10 anos, a partir de 1.° de maio de 1937, continua em vigor.

A 25 de novembro de 1938, foi lavrado, entre as partes acima mencionadas, um têrmo aditivo ao contrato já referido, pelo qual o Consórcio se obriga a fornecer a mais, mensalmente, até 8.000 toneladas de carvão, sendo 4.000 toneladas a partir de 1.° de setembro de 1938 e 4.000 toneladas a partir da data em que começar a produzir o poço n. 5 da Companhia Estrada de Ferro e Minas de São Jerônimo, tendo a Viação Férrea preferência nessa produção.

A 31 de maio de 1940, foi lavrado, entre a Viação Férrea e o Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração, um "Têrmo de Acôrdo" para fixação do preço de carvão nacional a vigorar durante o ano de 1940, em obediência ao contrato de 10 de julho de 1937.

iço dos trens

| ANOS | [SUMO] | | CUSTO | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | [P]or [...] em [...]metro | Por tonelada-quilômetro bruta | Por locomotiva quilômetro | Por trem quilômetro | Por tonelada-quilômetro bruta |
| | [K]g. | Kg. | | | |
| 1926 ....... | ,676 | 0,143.9 | 1$483.7 | 2$209.7 | $014.0 |
| 1927 ....... | ,780 | 0,125.3 | 1$609.9 | 2$501.1 | $013.7 |
| 1928 ....... | ,996 | 0,126.6 | 1$513.0 | 2$373.0 | $013.0 |
| 1929 ....... | ,615 | 0,123.0 | 1$561.8 | 2$469.3 | $012.8 |
| 1930 ....... | ,583 | 0,117.5 | 1$444.2 | 2$390.6 | $013.0 |
| 1931 ....... | ,546 | 0,109.4 | 1$641.4 | 2$738.4 | $014.5 |
| 1932 ....... | ,304 | 0,106.6 | 1$389.1 | 2$307.5 | $012.1 |
| 1933 ....... | ,627 | 0,102.0 | 1$398.3 | 2$332.5 | $011.5 |
| 1934 ....... | ,987 | 0,102.2 | 1$464.4 | 2$381.1 | $011.6 |
| 1935 ....... | ,381 | 0,100.6 | 1$580.2 | 2$581.5 | $012.1 |
| 1936 ....... | ,807 | 0,101.2 | 1$670.3 | 2$689.3 | $012.4 |
| 1937 ....... | ,967 | 0,106.5 | 1$916.0 | 3$019.6 | $014.0 |
| 1938 ....... | ,568 | 0,110.2 | 2.344.5 | 3$737.7 | $016.7 |
| 1939 ....... | ,435 | 0,106.6 | 2$274.3 | 3$645.7 | $015.2 |
| 1940 ....... | ,730 | 0,109.5 | 2$313.2 | 3$664.0 | $015.6 |
| Diferenças e[...] | ,295 | + 0,002.9 | + $038.9 | + $018.3 | + $000.4 |

203 a 206

## Consumo e custo de combustíveis convertidos a carvão estrangeiro, no serviço dos trens
## Resultados por unidades de tráfego, nos últimos 15 anos

| ANOS | CARVÃO CONSUMIDO | | | Percurso da locomotivas | Percurso dos trens | Toneladas-quilômetro brutas | CONSUMO | | | CUSTO | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quantidade | Importância | Preço unitário | | | | Por locomotiva quilômetro | Por trem quilômetro | Por tonelada-quilômetro bruta | Por locomotiva quilômetro | Por trem quilômetro | Por tonelada-quilômetro bruta |
| | T | | | Km. | Km. | | Kg | Kg. | Kg. | | | |
| 1926 | 136.771,386 | 13.328:150$879 | 97$448 | 8.082.535 | 6.031.125 | 950.359.785 | 15,226 | 22,676 | 0,143,9 | 1$483,7 | 2$209,7 | $011,0 |
| 1927 | 133.633,362 | 14.671:833$425 | 109$791 | 9.113.220 | 5.856.052 | 1.066.294.770 | 14,663 | 22,780 | 0,125,3 | 1$609,9 | 2$501,1 | $013,7 |
| 1928 | 142.763,113 | 14.732:297$216 | 103$194 | 9.736.979 | 6.208.096 | 1.127.169.052 | 14,662 | 22,996 | 0,126,6 | 1$513,0 | 2$373,0 | $013,0 |
| 1929 | 157.763,627 | 16.196:679$881 | 104$565 | 10.562.275 | 6.680.191 | 1.281.996.308 | 14,932 | 23,615 | 0,123,0 | 1$561,8 | 2$469,3 | $012,8 |
| 1930 | 133.906,497 | 14.832:268$118 | 110$765 | 10.269.959 | 6.204.190 | 1.139.604.318 | 13,038 | 21,583 | 0,117,5 | 1$444,2 | 2$390,6 | $013,0 |
| 1931 | 121.813,187 | 16.235:361$573 | 133$280 | 9.890.925 | 5.928.646 | 1.112.527.745 | 12,315 | 20,546 | 0,109,4 | 1$641,4 | 2$738,4 | $014,5 |
| 1932 | 118.361,510 | 13.451:670$703 | 113$649 | 9.683.409 | 5.829.461 | 1.109.732.845 | 12,223 | 20,304 | 0,106,6 | 1$389,1 | 2$307,5 | $012,1 |
| 1933 | 125.611,378 | 14.207:536$923 | 113$080 | 10.159.911 | 6.091.008 | 1.231.509.627 | 12,366 | 20,627 | 0,102,0 | 1$398,3 | 2$332,5 | $011,5 |
| 1934 | 140.397,522 | 15.928:896$427 | 113$456 | 10.876.930 | 6.689.717 | 1.373.536.420 | 12,907 | 20,987 | 0,102,2 | 1$464,4 | 2$381,1 | $011,6 |
| 1935 | 147.735,485 | 17.837:394$371 | 120$738 | 11.287.478 | 6.909.491 | 1.468.323.485 | 13,088 | 21,381 | 0,100,6 | 1$580,2 | 2$581,5 | $012,1 |
| 1936 | 150.478,501 | 18.556:924$676 | 123$319 | 11.109.356 | 6.900.275 | 1.486.670.339 | 13,545 | 21,807 | 0,101,2 | 1$670,3 | 2$689,3 | $012,4 |
| 1937 | 172.700,987 | 22.705:349$560 | 131$472 | 11.850.013 | 7.519.323 | 1.620.686.459 | 14,573 | 22,967 | 0,106,5 | 1$916,0 | 3$019,6 | $014,0 |
| 1938 | 193.869,641 | 29.495:313$976 | 152$139 | 12.580.156 | 7.891.111 | 1.757.864.615 | 15,410 | 24,568 | 0,110,2 | 2$344,5 | 3$737,7 | $016,7 |
| 1939 | 201.120,549 | 28.827:191$523 | 143$332 | 12.674.655 | 7.907.011 | 1.885.340.194 | 15,867 | 25,435 | 0,106,6 | 2$274,3 | 3$645,7 | $015,2 |
| 1940 | 215.107,345 | 30.631:852$160 | 142$402 | 13.241.889 | 8.360.031 | 1.963.498.387 | 16,214 | 25,730 | 0,109,5 | 2$313,2 | 3$664,0 | $015,6 |
| Diferenças em 1940 | + 13.986,796 | + 1.804:660$637 | $930 | + 567.234 | + 453.020 | + 78.158.193 | + 0,377 | + 0,295 | + 0,002,9 | + $038,9 | + $018,3 | + $000,4 |

203 a 206

## LUBRIFICANTES

A 23 de outubro de 1937, foi celebrado, entre a Viação Férrea e a Standard Oil Company of Brasil, um novo contrato para o fornecimento de óleos e lubrificantes para locomotivas, tênderes, carros e vagões, pelo período de três anos.

Os lubrificantes para a lubrificação do material rodante e de tração, são dos tipos seguintes:

Standard Locomotive Valve Oil (óleo A) — para válvulas e cilindros de locomotivas.

Standard Locomotive Engine Oil Heavy (óleo B) — para peças frias de locomotivas.

Standard Car Oil Heavy (óleo C) — para eixos de tênderes e veículos.

### Óleo consumido pelo contrato

De acôrdo com os têrmos do contrato celebrado entre a Viação Férrea e a Standard Oil Company of Brasil, considera-se "óleo dentro do contrato" todo o que fôr utilizado na lubrificação de locomotivas e veículos em tráfego, excluindo-se o consumo relativo à lubrificação inicial das locomotivas e tênderes, novos ou saídos das Oficinas, em viagens de experiências, bem assim os óleos empregados na lubrificação de máquinas fixas, máquinas-ferramentas, transmissão de Oficinas e Depósitos, locomotivas de manobras das Oficinas, instalações hidráulicas e outros fins.

**Consumo, custo total e preço médio unitário dos l ubrificantes (óleos A, B e C) na Viação Férrea, em 1940 e 1939**

| DESIGNAÇÃO | QUANTIDADE EM LITROS | | Diferença em 1940 | PREÇO MÉDIO UNITÁRIO | | IMPORTANCIA | | Diferença em 1940 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1940 | 1939 | | 1940 | 1939 | 1940 | 1939 | |
| óleo A ..... | 83.967,60 | 80.636,00 | + 3.331,60 | 2$950 | 2$833 | 247:704$400 | 228:501$000 | +19:203$400 |
| óleo B ..... | 177.125,00 | 164.557,00 | + 12.568,00 | 1$800 | 1$706 | 302:883$800 | 280:826$800 | +22:057$000 |
| óleo C ..... | 115.621,75 | 129.300,50 | — 13.678,75 | 1$770 | 1$659 | 204:650$500 | 214:514$600 | — 9:864$100 |
| óleo recuperado ..... | 43.056,00 | 43.193,00 | — 137,00 | — | — | — | — | — |
| Totais ... | 419.770,35 | 417.686,50 | + 2.083,85 | — | — | 755:238$700 | 723:842$400 | +31:396$300 |

OBSERVAÇÃO: — O óleo recuperado não tem preço.

**Consumo, custo total e preço médio unitário dos lubrificantes (óleos A, B e C) nas locomotivas e veículos, em 1940 e 1939**

| DESIGNAÇÃO | QUANTIDADE EM LITROS | | Diferença em 1940 | PREÇO MÉDIO UNITÁRIO | | IMPORTÂNCIA | | Diferença em 1940 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1940 | 1939 | | 1940 | 1939 | 1940 | 1939 | |
| óleo A ..... | 66.584,52 | 63.670,31 | + 2.914,21 | 2$950 | 2$833 | 196:424$300 | 180:378$000 | +16:046$300 |
| óleo B ..... | 150.645,32 | 141.134,75 | + 9.510,57 | 1$800 | 1$706 | 271:161$600 | 240:775$900 | +30:385$700 |
| óleo C ..... | 70.980,00 | 81.100,00 | —10.120,00 | 1$770 | 1$659 | 125:634$600 | 134:544$900 | — 8:910$300 |
| óleo recuperado ..... | 31.465,00 | 31.768,00 | — 303,00 | — | — | — | — | — |
| Totais ... | 319.674,84 | 317.673,06 | + 2.001,78 | — | — | 593:220$500 | 555:698$800 | +37:521$700 |

OBSERVAÇÃO: — O óleo recuperado não tem preço.

**Enchimento**

O óleo empregado no enchimento é o do tipo C (Standard Car Oil Heavy) e já está incluído nos demais demonstrativos e médias que figuram neste capítulo, sôbre o consumo de lubrificantes por espécie.

**Consumo de enchimento nas locomotivas, tênderes e veículos em tráfego**

| DESIGNAÇÃO | Quantidade em quilos | Importância | Custo unitário |
|---|---|---|---|
| Nas locomotivas e tênderes... | 46.923,5 | 91:228$900 | 1$944 |
| Nos carros e vagões ......... | 85.474 | 165:918$100 | 1$941 |
| Totais .................. | 132.397,5 | 257:147$000 | 1$942 |

Além do consumo acima, foram gastos mais 48.249 quilos de enchimento, na importância de 93:824$500, com a lubrificação de locomotivas, carros e vagões em reparação nas Oficinas, o que perfaz o consumo global de 180.646,5 quilos, na importância de 350:971$500.

**Graxa para lubrificação de truques**

O consumo de graxa especial para conservação de truques (center plate), durante o ano de 1940, atingiu a 894 quilos, na importância de 1:300$300, correspondente ao preço de 1$454 o quilo.

**Estôpa**

O consumo total de estôpa nova na 3.ª Divisão, no ano de 1940, foi de 118.841 quilos, na importância de 260:432$300, sendo 51.291 quilos na importância de 141:889$800, utilizados na fabricação de enchimento e 67.550 quilos, na importância de 118:542$500, empregados no serviço de limpeza.

**Óleo de limpeza**

O consumo de óleo de limpeza na 3.ª Divisão foi de 140.276 litros, na importância de 93:505$800.

**Querosene**

O consumo total de querosene na 3.ª Divisão foi de 51.875 litros, na importância de 59:211$100, sendo 16.624 litros, na importância de 19:085$900, empregados nas locomotivas e Depósitos.

**Óleo iluminante**

O consumo total de óleo iluminante na 3.ª Divisão foi de 224 litros, na importância de 233$400.

## CONTRÔLE DE DESPESA DA 3.ª DIVISÃO

Durante o ano de 1940, continuou a Secção de Contrôle de Despesas executando os seguintes serviços:

— Cálculo dos pedidos de materiais retirados pelas Oficinas, para os serviços de reparação em locomotivas e carros e apuração dessas despesas por locomotiva e por carro.

— Organização dos processos encaminhados à aprovação do Govêrno Federal, relativos a obras a executar em conta "Subvenção da União".

— Confecção de quadros mensais comparativos das despesas realizadas em contas de custeio, com a justificação dos excessos verificados nessas contas.

Além dêsses serviços, que são os de caráter permanente, outros mais foram executados nessa Secção, destacando-se dentre êles a coletânea de dados para diversos estudos, elaboração do relatório anual da 3.ª Divisão e as previsões das despesas orçamentárias para o exercício de 1941.

## ESTUDOS TÉCNICOS

A-pesar-da insuficiência de pessoal, que constitue o obstáculo maior a que a Secção de Estudos Técnicos possa alcançar o volume de produção desejável, para o integral preenchimento de suas finalidades, muitos trabalhos foram executados, no decorrer do ano de 1940, entre os quais destacam-se os seguintes:

— Estudo e revisão geral dos desenhos das molas, em uso no material rodante e de tração da Viação Férrea, com o objetivo de reduzir os tipos existentes.

— Revisão das tabelas de lotação das locomotivas da Viação Férrea, para diversos trechos, apresentando novo estudo, afim de adaptá-las aos horários em vigor.

— Organização de um boletim de reparação de veículos, reforma dos antigos boletins de reparação de locomotivas e tênderes, e contrôle dos serviços de reparação executados pelas Oficinas.

— Elaboração de especificações para a aquisição de aparelhos de solda elétrica, eletro-bomba centrífuga, compressores de ar a vapor, aparelhos para limpeza de locomotivas, guindastes para transbordo de carvão, etc.

— Foram executados diversos projetos de alteração e melhoramentos em locomotivas, carros, vagões, carros-motores, máquinas e aparelhos diversos da locomoção.

— Foram elaborados diversos projetos de melhoramentos para Depósitos, Postos de Visita, Usinas Elétricas, constantes de abrigos de carros-motores, carvoeiras, secadores de areia, etc., destinados a Rio Grande, Cruz Alta, Ivo Ribeiro, Ramiz Galvão, Bagé, Cacequí, Taquara, São Gabriel, Cêrro Chato e Santiago.

— Foram organizadas as relações de previsão e providenciadas as aquisições de diversos materiais destinados à construção de carros dormitórios, restaurantes e 1.ª classe, que está sendo executada pelas Oficinas de Rio Grande.

— Estudo e organização de um fichário para as máquinas-ferramentas dos Depósitos e das Oficinas da Locomoção.

— Revisão geral do inventário da 3.ª Divisão, procedido pelas Oficinas e Inspetorias.

— Estudo sôbre o reaparelhamento das Oficinas de Rio Grande, com maquinário capaz de aumentar a sua capacidade de produção.

— Estudo e orçamento de máquinas-ferramentas e fôrça motriz para o novo Depósito de Cruz Alta.

— Revisão e padronização dos pendurais de freio usados nos veículos da Viação Férrea.

— Estudos e pareceres sôbre diversas concorrências para a aquisição de materiais destinados aos serviços da 3.ª Divisão.

— Confecção de grande número de desenhos, fotocópias e trabalhos mimeografados, não só para o serviço da 3.ª Divisão, como para diversas repartições da Viação Férrea.

## OFICINAS

Durante o ano de 1940, verificou-se o seguinte movimento nas Oficinas de Santa Maria, Rio Grande e Quilômetro Três:

### Produção das oficinas

A produção das Oficinas foi a seguinte:

— 105 locomotivas reparadas, com a média mensal de 8,75 contra 10,75 em 1939.

— 117 carros, sendo 74 pequenas e médias reparações, 32 grandes reparações e 11 reconstruções, com a média mensal de 9,75 contra 9,17 em 1939.

— 1.130 vagões reparados, com a média mensal de 94,16 contra 97,92 em 1939.

O custo global da reparação de locomotivas, carros e vagões, atingiu à importância de 9.342:593$100, contra .... 9.951:429$000 em 1939, assim discriminadas:

| | 1940 | 1939 |
|---|---|---|
| — Locomotivas ........ | 4.668:364$500 | 5.070:827$300 |
| — Carros .............. | 1.718:029$800 | 1.827:342$200 |
| — Vagões ............... | 2.956:198$800 | 3.053:259$500 |
| | 9.342:593$100 | 9.951:429$000 |

A média do custo das reparações, por unidade, foi a seguinte:

| | 1940 | 1939 |
|---|---|---|
| — Locomotivas ....... | 44:460$600 | 39:308$700 |
| — Carros ............ | 14:684$000 | 16:621$200 |
| — Vagões ............ | 2:616$100 | 2:598$500 |

### Reparação de carros-motores

Durante o ano de 1940, foram executadas pelas Oficinas de Santa Maria 13 reparações em carros-motores.

**Reparação de autos de linha da Viação Férrea**

Durante o ano de 1940, foram executadas, pelas Oficinas de Santa Maria, 27 reparações em autos de linha a serviço da Viação Férrea, assim discriminados:

| | |
|---|---|
| — em serviço do Tráfego .................. | 6 |
| — em serviço da Via Permanente .......... | 21 |
| Total.................. | 27 |

**Reparação de autos de linha da Caixa de Aposentadoria e Pensões**

Foram executadas, pelas Oficinas de Santa Maria, 19 reparações em autos de linha da Caixa de Aposentadoria e Pensões.

**Construção de carros de passageiros, tipo Pullman**

De acôrdo com o programa de serviços a serem executados por conta da "Subvenção da União", ficou estabelecida a construção, nas oficinas desta Viação Férrea, de 22 carros, metálicos, destinados ao serviço de trens de passageiros, os quais obedecerão ao tipo e características dos adquiridos da fábrica Pullman Car Manufacturing. Êsses veículos serão construídos em 3 lotes, sendo, o primeiro, composto de 3 carros de 1.ª classe, 2 dormitórios e 1 restaurante.

A f

| |
|---|
| Santa |
| Rio Gr |
| Totais |
| Totais |

215 a 21

## Serviços executados para o Almoxarifado

A fundição de ferro, de bronze e de aço nas Oficinas atingiu às seguintes quantidades:

| OFICINAS | FERRO FUNDIDO | | | BRONZE FUNDIDO | | | AÇO FUNDIDO | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quilos | Importância | Custo unitário | Quilos | Importância | Custo unitário | Quilos | Importância | Custo unitário |
| Santa Maria ........ | 517.098,5 | 374:154$950 | $724 | 145.021,5 | 423:178$440 | 2$918 | 107.825,1 | 190:390$160 | 1$766 |
| Rio Grande ........ | 266.690,0 | 200:624$620 | $752 | 88.803,0 | 219:665$190 | 2$474 | — | — | — |
| Total em 1940 e custo unitário | 783.788,5 | 574:779$570 | $733 | 233.824,5 | 642:843$630 | 2$749 | 107.825,1 | 190:390$160 | 1$766 |
| Totais em 1939 e custo unitário . | 772.562,0 | 604.938$200 | $783 | 227.134,[illegible] | 668:126$500 | 2$943 | 120.075,65 | 182:856$100 | 1$523 |

(15 × 21)

**Melhoramentos nas Oficinas de Santa Maria**

Os melhoramentos a registar são os seguintes:

— Conclusão da construção da ponte rolante de 20 toneladas, do pavilhão central, e a construção da instalação da laminagem de ferro, para o aproveitamento da sucata da Viação Férrea, iniciadas em fins do ano de 1939.

— Instalação de 3 motores elétricos para acionar a ponte rolante das Oficinas.

— Instalação de 1 motor elétrico de 65 HP para acionar o laminador das Oficinas.

**Fundição de aço**

A fundição de aço, que foi iniciada em junho de 1938, nas Oficinas de Santa Maria, continuou, em 1940, satisfazendo as necessidades prementes da rêde na produção de peças, com bons resultados econômicos e relativa emancipação industrial da Viação Férrea.

**Laboratório de análises**

O Laboratório de Análises, instalado nas Oficinas de Santa Maria, destinado às análises de carvão e ensaios de diversos materiais, como óleos, tintas, vernizes, artefactos de borracha e outros, continuou em pleno funcionamento durante o ano de 1940.

**Melhoramentos nas Oficinas de Rio Grande**

Os melhoramentos executados nessas Oficinas, durante o ano de 1940, foram os seguintes:

— Construção de um pavilhão destinado aos escritórios.

— Construção de uma prensa hidráulica com a capacidade de 150 toneladas, destinadas aos serviços das Oficinas.

— Montagem de um tôrno de rodas e confecção da armação para suportar uma talha patente destinada ao mesmo tôrno, serviço êste que ficou também em andamento ao se findar o exercício.

— Instalação de 1 motor elétrico de 3 HP na Secção de Carpintaria.

— Instalação de 1 motor elétrico de 41 HP para acionar a transmissão da Secção de Carpintaria.

— Instalação de 1 rêde elétrica trifásica de 380 volts, para acionar os aparelhos de solda elétrica.

— Pelas Oficinas de Rio Grande foi construído um pavilhão para armazém do Almoxarifado, faltando porém terminar a pavimentação de paralelepípedos de pedra, que ficou em andamento.

**Melhoramentos nas Oficinas do Quilômetro Três**

Em obediência às medidas de economia recomendadas, se constataram somente os seguintes melhoramentos introduzidos nas Oficinas do Quilômetro Três, durante o ano de 1940:

— Calçamento parcial do pavilhão da Secção de Carpintaria Mecânica com paralelepípedos de madeira.

— Conclusão da montagem da caixa dágua de 100 m³ de capacidade.

— Instalação de 1 motor elétrico.

## INSPETORIA DE ELETRICIDADE

Durante o ano relatado, decorreram normalmente os serviços a cargo da Inspetorla de Eletricidade, os quais compreendem as usinas geradoras de fôrça e luz, a iluminação das locomotivas e dos carros e a fiscalização da energia elétrica fornecida à Viação Férrea pelas usinas públicas e particulares de diversas localidades.

A energia elétrica fornecida pelas usinas particulares e da Viação Férrea para iluminação e fôrça motriz atingiu, em 1940, como se verifica pelo quadro a seguir, a 2.737.340 quilowats/hora, na importância total de 1.117:074$100, ou sejam 229.284 quilowats/hora, por mês, em média, na importância de 94:521$300, com o custo médio de $410 o quilowat/hora, o mesmo, portanto, do ano de 1939:

Sa

In
Q
Ca
Ra
Iv
Ba
Pa
Ma
Cé
M
Cr
Ja
Ri

Di

**Construção da usina elétrica em Inspetor Goulart**

Ficou terminada e entrou em funcionamento, em 31 de julho de 1940, a instalação elétrica da Parada Inspetor Goulart, a qual consta do seguinte:

USINA — Montagem de um locomóvel a vapor com as seguintes características:

| | |
|---|---|
| Fabricante ........................ | H. Lang |
| Potência ......................... | 15 HP. |
| Rotações ......................... | 165 R. P. M. |
| N.º de registo ..................... | 049 |

Dotado de grelhas móveis para queima de carvão nacional e conjugado por meio de correia a uma transmissão com eixo de 80 mm. x 5,m50 de comprimento, sôbre 3 mancais de bronze, provida de 2 polias de madeira que, por sua vez, acionam um dínamo de corrente contínua, com as seguintes características:

| | |
|---|---|
| Fabricante .................. | La Français Eletric |
| Potência .................... | 13,5 HP. |
| Tensão ...................... | 220 volts |
| Rotações .................... | 1.050 R. P. M. |
| N.º de registo .............. | D-21 |

A distribuição de corrente elétrica é feita por um quadro ao qual estão fixados: 1 voltímetro, 1 amperímetro, 1 chave geral de 100 amperes, 2 seguranças de 100 amperes e 6 chaves para distribuição de 60 amperes, com as respectivas seguranças.

Da data de sua inauguração (31 de julho) até ao fim do ano de 1940, essa usina produziu 6.984 quilowats/hora de energia, com a despesa total de 8:590$900, conforme consta do quadro anterior.

## INSPETORIAS DE TRAÇÃO

**Prêmios de economia de combustíveis**

A 12 de setembro de 1940, reuniu-se em Pôrto Alegre a comissão nomeada pela Diretoria para proceder à escolha dos maquinistas e foguistas a serem contemplados com os prêmios de economia de combustíveis relativos ao ano de 1939.

Essa Comissão, da qual também fazia parte um representante do Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração, após meticuloso exame, classificou os seguintes maquinistas e foguistas merecedores dos prêmios, cuja classificação foi aprovada pela Diretoria:

Com o 1.º prêmio:

| Secção | MAQUINISTAS | FOGUISTAS |
|---|---|---|
| 1.ª | Tito Gregorio | Abady Araneda |
| 2.ª | Octavio Ferreira | Aristides Severo Oliveira |
| 3.ª | Ayrés Paré | Almiro Antunes |
| 4.ª | João Francisco Oliveira | Gentil Alvares Martinez |
| 5.ª | Hygino Souza | João Cesar Martins |

Com o 2.º prêmio:

| Secção | MAQUINISTAS | FOGUISTAS |
|---|---|---|
| 1.ª | Antonio Ismael de Souza | João Baptista Rangel |
| 2.ª | João Castro | Jacy Gonçalves |
| 3.ª | Orvalino Bastos | Oswaldo Martins |
| 4.ª | Dorvalino Fraga | João Albuquerque Costa |
| 5.ª | José Marcelino Oliveira | Felisbino Luiz Almeida |

Com o 3.º prêmio:

| Secção | MAQUINISTAS | FOGUISTAS |
|---|---|---|
| 1.ª | João Luiz Medeiros | Aurino Soares |
| 2.ª | João Augusto Silva | Adayr dos Santos Freitas |
| 3.ª | João Noroefé | Manoel Ferreira |
| 4.ª | José Lopes | Ary Xavier Mendes |
| 5.ª | Salustiano Sathes | Oscar Rodrigues |

**Emblema de mérito**

Para proceder à escolha dos maquinistas merecedores do "Emblema de Mérito", instituído em 1928 pela 3.ª Divisão, correspondente ao ano de 1939, a comissão para tal fim nomeada reuniu-se em Pôrto Alegre, em setembro de 1940.

Depois de detidamente examinados os assentamentos dos candidatos indicados pelos srs. Inspetores de Tração, a Comissão opinou pela concessão do prêmio aos seguintes maquinistas, o que foi aprovado pela Diretoria Geral:

1.ª Secção — maquinista de 3.ª classe Manoel Sergio Alves
2.ª Secção — maquinista de 3.ª classe Enedino Soares Campello
3.ª Secção — maquinista de 1.ª classe Alcides Miranda
4.ª Secção — maquinista de 2.ª classe Idalino Vargas
5.ª Secção — maquinista de 4.ª classe Alvino Barbosa Oliveira

**Tratamento de água e lavagem de caldeiras**

O tratamento de água e a lavagem de caldeiras pelo sistema Dearborn, iniciado em 27 de abril de 1933, continuou a ser feito pela Dearborn Chemical Company, durante o ano de 1940, com bons resultados.

As lavagens das caldeiras estacionárias e das caldeiras das locomotivas, que eram, antes do tratamento Dearborn, realizadas 3 vezes ao mês, passaram a ser feitas mensalmente.

**Transporte de médicos em automóveis de linha da Caixa de Aposentadoria e Pensões**

O transporte de médicos em autos de linha, reiniciado em janeiro de 1933, continuou a ser feito em 1940 com regularidade.

Êsses veículos, que são de propriedade da Caixa de Aposentadoria e Pensões, continuam a ser reparados, conservados e conduzidos pela 3.ª Divisão, de acôrdo com o convênio celebrado entre a Viação Férrea e a Junta Administrativa da referida Caixa.

Em 31 de dezembro de 1940 estavam em serviço 10 autos de linha e aguardando reparação, nas Oficinas, 2.

As despesas com a reparação, conservação e condução dêsses autos, que em 1939 atingiram a 66:414$100, em 1940 atingiram a 74:049$600, ou sejam mais 7:635$500 do que as do ano anterior.

## INSPETORIA DO MATERIAL RODANTE

Durante o ano de 1940, correram com regularidade os serviços afetos à Inspetoria do Material Rodante.

### Aparelhos vendedores de copos "Dixie"

Foram instalados aparelhos vendedores de copos "Dixie" em mais 30 carros de passageiros, sendo em 19 carros de 1.ª classe com bufete e 11 carros dormitórios.

## 4.ª DIVISÃO

### V I A  P E R M A N E N T E

### LINHA E EDIFÍCIOS

### DESPESAS

As despesas realizadas durante o ano, com esta Divisão, atingiram a cifra de

24.147:718$500,

sendo:

| | |
|---|---|
| Pessoal .................. | 14.492:684$700 |
| Material ................. | 9.655:033$800 |
| Total ........... | 24.147:718$500 |

As despesas efetuadas em 1939, alcançaram o total de

24.061:042$100,

assim compreendidas:

| | |
|---|---|
| Pessoal .................. | 14.887:175$500 |
| Material ................. | 9.173:866$600 |
| Total ........... | 24.061:042$100 |

Feita a comparação com 1940, verifica-se ter havido um acréscimo de 86:676$400, proveniente do seguinte:

**Pessoal**

| | |
|---|---|
| Redução do número de pessoal ...... | — 394:490$800 |

**Material**

| | |
|---|---|
| Emprêgo a mais de 106.110 dormentes | 481:167$200 |
| Total do excesso ....... | 86:676$400 |

Pelo quadro a seguir verifica-se a despesa realizada na 4.ª Divisão, durante o ano de 1940, em comparação com a orçada para êsse mesmo período e com a realizada no exercício de 1939.

orçada no mesmo ano

| DIFERENÇAS | | | |
|---|---|---|---|
| Entre a despesa orçada e a realizada em 1940 | | Entre a despesa realizada em 1939 e 1940 | |
| Para mais | Para menos | Para mais | Para menos |
| — | 114:710$500 | — | 50:679$900 |
| — | 10:292$300 | — | 4:889$600 |
| — | 87:389$500 | 17:542$600 | — |
| — | 367:168$600 | — | 262:386$900 |
| — | 2:662$100 | — | 165$800 |
| 330:415$300 | — | 129:601$700 | — |
| — | 45:636$100 | — | 155:266$700 |
| 1.655:330$200 | — | 985:926$100 | — |
| — | 4:653$800 | — | 242:860$000 |
| 10:238$300 | — | — | 1:367$700 |
| — | 194:526$500 | — | 153:322$000 |
| — | 78:928$500 | — | 41:183$700 |
| 32:822$600 | — | 27:669$600 | — |
| 220:640$400 | — | — | 238:269$000 |
| — | 90:124$800 | — | 68:229$100 |
| — | 332:954$900 | 71:515$300 | — |
| — | 136:186$300 | — | 8:945$700 |
| — | 1:180$400 | 83:390$200 | — |
| — | — | — | 1:403$000 |
| 2.249:446$800 | 1.466:414$300 | 1.315:645$500 | 1.228:969$100 |
| 783:032$500 | — | 86:676$400 | — |

**Despesa realizada na conservação da Linha e Edificios, durante o ano de 1940, comparada com a orçada no mesmo ano e com a realizada no exercício de 1939**

| Sub-Conta | LINHA E EDIFICIOS | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL | Despesa orçada em 1940 | Despesa realizada em 1939 | DIFERENÇAS — Entre a despesa orçada e a realizada em 1940 | | DIFERENÇAS — Entre a despesa realizada em 1939 e 1940 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Para mais | Para menos | Para mais | Para menos |
| 1 | Superintendência | 2.098:312$400 | 175:237$100 | 2.273:549$500 | 2.388:260$000 | 2.324:229$400 | — | 114:710$500 | — | 50:679$900 |
| 2 | Papelaria | 162$300 | 69:545$400 | 69:707$700 | 80:000$000 | 74:597$300 | — | 10:292$300 | — | 4:889$600 |
| 3 | Polícia da linha | 926:517$900 | 25:492$600 | 952:010$500 | 1.039:400$000 | 934:467$900 | — | 87:389$500 | 17:542$600 | — |
| 4-a | Reparação da linha | 7.760:717$400 | 110:145$000 | 7.870:862$400 | 8.238:031$000 | 8.133:249$300 | — | 367:168$600 | — | 262:386$900 |
| 4-b | Acidentes | 25:145$900 | 192$000 | 25:337$900 | 28:000$000 | 25:503$700 | — | 2:662$100 | — | 165$800 |
| 4-c | Substituição de dormentes (mão de obra) | 1.052:240$800 | 4:169$500 | 1.056:410$300 | 725:995$000 | 926:808$600 | 330:415$300 | — | 129:601$700 | — |
| 4-d | Substituição de trilhos (mão de obra) | 64:363$900 | — | 64:363$900 | 110:000$000 | 219:630$600 | — | 45:636$100 | — | 155:266$700 |
| 5 | Substituição de dormentes (material) | — | 5.655:330$200 | 5.655:330$200 | 4.000:000$000 | 4.669:404$100 | 1.655:330$200 | — | 985:926$100 | — |
| 6 | Substituição de trilhos (material) | — | 346$200 | 346$200 | 5:000$000 | 243:206$200 | — | 4:653$800 | — | 242:860$000 |
| 7 | Lastros | 231:124$400 | 1:113$900 | 232:238$300 | 222:000$000 | 233:606$000 | 10:238$300 | — | — | 1:367$700 |
| 8 | Reparação de pontes, boeiros, biretes e balanças | 268:354$400 | 237:119$100 | 505:473$500 | 700:000$000 | 658:795$500 | — | 194:526$500 | — | 153:322$000 |
| 9 | Reparação de cercas, portões e guarda-gados | 177:362$500 | 99:709$000 | 277:071$500 | 356:000$000 | 318:255$200 | — | 78:928$500 | — | 41:183$700 |
| 10 | Reparação das linhas telegráficas | 10:109$300 | 52:713$300 | 62:822$600 | 30:000$000 | 35:153$000 | 32:822$600 | — | 27:669$600 | — |
| 11 | Outros materiais empregados na linha | 144:926$200 | 1.135:714$200 | 1.280:640$400 | 1.060:000$000 | 1.518:909$400 | 220:640$400 | — | — | 238:269$000 |
| 12 | Ferramentas da linha | 230:556$600 | 319:318$600 | 549:875$200 | 640:000$000 | 618:104$300 | — | 90:124$800 | — | 68:229$100 |
| 13 | Conservação de edifícios e dependências | 607:110$400 | 709:934$700 | 1.317:045$100 | 1.650:000$000 | 1.245:529$800 | — | 332:954$900 | 71:515$300 | — |
| 14 | Reparação de bombas, pulsômetros e reservatórios | 207:180$700 | 178:633$000 | 385:813$700 | 522:000$000 | 394:759$400 | — | 136:186$300 | — | 8:945$700 |
| 15 | Trens de serviço | 688:499$600 | 880:320$000 | 1.568:819$600 | 1.570:000$000 | 1.485:429$400 | — | 1:180$400 | 83:390$200 | — |
| 16 | Despesas diversas da linha | — | — | — | — | 1:403$000 | — | — | — | 1:403$000 |
| | Totais | 14.492:684$700 | 9.655:033$800 | 24.147:718$500 | 23.364:686$000 | 24.061:042$100 | 2.249:446$800 | 1.466:414$300 | 1.315:645$500 | 1.228:969$100 |
| | Diferenças para mais | — | — | — | — | — | 783:032$500 | — | 86:676$400 | — |

nbro de 1940

| | DESPESA TOTAL | | DIFERENÇAS | |
|---|---|---|---|---|
| menos | Imputada | Orçada | Para mais | Para menos |
| :651$100 | 1.839:644$400 | 1.947:057$100 | — | 107:412$700 |
| :132$900 | 1.846:414$700 | 1.947:057$100 | — | 100:642$400 |
| — | 1.967:681$400 | 1.947:057$100 | 20:624$300 | — |
| — | 2.028:150$100 | 1.947:057$100 | 81:093$000 | — |
| — | 2.036:924$600 | 1.947:057$100 | 89:867$500 | — |
| :141$400 | 1.858:750$200 | 1.947:057$100 | — | 88:306$900 |
| — | 2.032:692$100 | 1.947:057$100 | 85:635$000 | — |
| — | 2.374:571$100 | 1.947:057$100 | 427:514$000 | — |
| — | 2.112:259$800 | 1.947:057$100 | 165:202$700 | — |
| — | 2.059:995$600 | 1.947:057$100 | 112:938$500 | — |
| — | 1.993:452$000 | 1.947:057$100 | 46:394$900 | — |
| — | 1.997:182$500 | 1.947:057$900 | 50:124$600 | — |
| 9:925$400 | 24.147:718$500 | 23.364:686$000 | 1.079:394$500 | 296:362$000 |
| — | — | — | 296:362$000 | — |
| — | — | — | 783:032$500 | — |
| — | — | — | — | — |

**Comparativo entre a despesa de custeio imputada e a orçada, durante os meses de Janeiro a Dezembro de 1940**

| MESES | PESSOAL — Imputada | PESSOAL — Dias | PESSOAL — Custo médio do jornal | PESSOAL — Orçada | DIFERENÇAS — Para mais | DIFERENÇAS — Para menos | MATERIAL — Imputada | MATERIAL — Orçada | DIFERENÇAS — Para mais | DIFERENÇAS — Para menos | DESPESA TOTAL — Imputada | DESPESA TOTAL — Orçada | DIFERENÇAS — Para mais | DIFERENÇAS — Para menos |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Janeiro . | 1.200:295$500 | 104.726 | 11$461 | 1.264:057$100 | — | 63:761$600 | 639:348$900 | 683:000$000 | — | 43:651$100 | 1.839:644$400 | 1.947:057$100 | — | 107:412$700 |
| Fevereiro . | 1.176.547$600 | 98.450 ¼ | 11$946 | 1.264:057$100 | — | 87:509$500 | 669:867$100 | 683:000$000 | — | 13:132$900 | 1.846:414$700 | 1.947:057$100 | — | 100:642$400 |
| Março ... | 1.202 289$400 | 104.248 | 11$532 | 1.264:057$100 | — | 61:767$700 | 765:392$000 | 683:000$000 | 82:392$000 | — | 1.967:681$400 | 1.947:057$100 | 20:624$300 | — |
| Abril . | 1 222:992$500 | 104 671 ½ | 11$841 | 1.264:057$100 | | 41:064$600 | 805:157$600 | 683:000$000 | 122:157$600 | — | 2.028:150$100 | 1.947:057$100 | 81:093$000 | — |
| Maio .. | 1.204:892$100 | 103.832 ¾ | 11$604 | 1.264:057$100 | — | 59:165$000 | 832:032$500 | 683:000$000 | 149:032$500 | — | 2.036:924$600 | 1.947:057$100 | 89:867$500 | — |
| Junho . | 1.208:891$600 | 104.078 | 11$615 | 1.264:057$100 | — | 55:165$500 | 649:858$600 | 683:000$000 | — | 33:141$400 | 1.858:750$200 | 1.947:057$100 | — | 88:306$900 |
| Julho ... | 1.212·660$000 | 107.518 | 11$278 | 1 264:057$100 | — | 51:397$100 | 820:032$100 | 683:000$000 | 137:032$100 | — | 2.032:692$100 | 1.947:057$100 | 85:635$000 | — |
| Agôsto ... | 1.205:769$200 | 106.571 ¼ | 11$314 | 1.264:057$100 | | 58:287$900 | 1.168:801$900 | 683:000$000 | 485:801$900 | — | 2.374:571$100 | 1.947:057$100 | 427:514$000 | — |
| Setembro .. | 1.228:738$900 | 109.201 | 11$252 | 1 264:057$100 | — | 35:323$200 | 883:525$900 | 683:000$000 | 200:525$900 | — | 2.112:259$800 | 1.947:057$100 | 165:202$700 | — |
| Outubro . . | 1.224:311$700 | 109.853 ¾ | 11$144 | 1.264:057$100 | | 39:745$400 | 835:683$900 | 683:000$000 | 152:683$900 | — | 2.059:995$600 | 1.947:057$100 | 112:938$500 | — |
| Novembro . | 1 204:077$200 | 105.778 ¾ | 11$382 | 1 264:057$100 | | 59:979$900 | 789:374$800 | 683:000$000 | 106:374$800 | — | 1.993:452$000 | 1.947:057$100 | 46:394$900 | — |
| Dezembro .. | 1.201:221$000 | 105.512 | 11$384 | 1.264:057$900 | — | 62:833$900 | 795:958$500 | 683·000$000 | 112:958$500 | — | 1.997:182$500 | 1.947:057$900 | 50:124$600 | — |
| Totais . . | 11 492:684$700 | 1.264.473 ¼ | 11$461 | 15.168:686$000 | | 676:001$300 | 9.655:033$800 | 8.196·000$000 | 1.548:959$200 | 89:925$400 | 24.147:718$500 | 23.364:686$000 | 1.079:394$500 | 296:362$000 |
| | — | — | — | — | — | — | — | — | 89:925$400 | — | — | — | 296:362$000 | — |
| Acréscimo .. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Decréscimo .. | — | — | — | — | — | 676:001$300 | — | — | 1.459:033$800 | — | — | — | 783:032$500 | — |
| | | | | | | | | | — | — | — | — | — | — |

**Despesas realizadas em 1940, nos diversos serviços abaixo discriminados, com o respectivo custo médio anual**

| CONTA | | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL | QUANTIDADE | UNIDADE | CUSTO MÉDIO ANUAL POR UNIDADE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| N.º | Designação | | | | | | |
| 3 | Polícia e guarda da linha .............. | 926:517$900 | 25:492$600 | 952:010$500 | 3.396,175 | Km. | 280$318 |
| 4-a | Nivelamento ........ | 1.090:812$700 | — | 1.090:812$700 | 1.092.328,000 | Ml. | 0$998 |
| 4-a | Desgolpeamento ..... | 1.687:495$300 | — | 1.687:495$300 | 415.668,000 | Golpe | 4$059 |
| 4-a | Repregação .......... | 650:312$800 | — | 650:312$800 | 1.036.110,000 | Ml. | 0$627 |
| 4-a | Capinas e roçadas .. | 888:580$900 | — | 888:580$900 | 38.373.851,000 | M.² | 0$023 |
| 4-b | Acidentes ........... | 25:145$900 | 192$000 | 25:337$900 | 688 | N.º | 36$828 |
| 4-d | Substituição de trilhos | 64:363$900 | — | 64:363$900 | 144.409,000 | Ml. | 0$445 |
| 5 | Substituição de dormentes ........... | 1.052:240$800 | 5.659:499$700 | 6.711:740$500 | 633.231 | Peça | 10$599 |
| 7 | Lastros ............. | 231:124$400 | 1:113$900 | 232:238$300 | 108.315,500 | Ml. | 2$144 |
| 9 | Reparação de cêrcas . | 177:362$500 | 99:709$000 | 277:071$500 | 1.325.642,000 | Ml. | 0$209 |
| | Totais ........... | 6.793:957$100 | 5.786:007$200 | 12.579:964$300 | — | — | — |

## PESSOAL

### Efetivo

O número médio de empregados no serviço da 4.ª Divisão, Via Permanente, no ano de 1940, foi de 4.331, assim distribuído:

| | |
|---|---:|
| Escritório Central | 65 |
| 1.ª Residência | 319 |
| 2.ª Residência | 330 |
| 3.ª Residência | 476 |
| 4.ª Residência | 509 |
| 5.ª Residência | 407 |
| 6.ª Residência | 336 |
| 7.ª Residência | 348 |
| 8.ª Residência | 265 |
| 9.ª Residência | 325 |
| 10.ª Residência | 432 |
| 11.ª Residência | 353 |
| Inspetoria hidráulica | 166 |
| Total | 4.331 |

Constata-se um decréscimo, em média, de 231 empregados em relação a 1939, decréscimo êsse oriundo da compressão de despesa levada a efeito, pois foram dispensados operários das diversas residências e extintas algumas turmas extraordinárias.

### Empregados aposentados

Durante o ano foram, pela Caixa de Aposentadoria e Pensões, concedidas as seguintes aposentadorias:

| | |
|---|---:|
| Ordinárias | 6 |
| Por invalidez | 53 |
| Compulsórias | 10 |

### Pensões

Aos herdeiros dos empregados falecidos, foram concedidas 38 pensões.

## EXTENSÃO DA RÊDE

A extensão da rêde em 31 de dezembro de 1940, era a seguinte:

| | | |
|---|---:|---|
| Santa Maria a Pôrto Alegre | 390.650,63 | mts. |
| Variante Barreto — Diretor A. Pestana | 60.294,20 | „ |
| Duplicação na linha de S. Maria a P. Alegre | 7.242,00 | ” |

| | | |
|---|---|---|
| Santa Maria a Uruguaiana ............. | 374.320,75 | „ |
| Santa Maria a Marcelino Ramos ........ | 531.542,21 | „ |
| Cacequí a Rio Grande .................. | 489.735,10 | „ |
| Entroncamento a Santana ............. | 158.563,70 | „ |
| Salso a São Borja ..................... | 216.658,00 | „ |
| Uruguaiana a Barra do Quaraim ........ | 75.283,80 | „ |
| Dilermando de Aguiar — Santiago — São Borja ............................ | 304.887,00 | „ |
| Montenegro a Caxias .................. | 117.293,71 | „ |
| Rio dos Sinos a Taquara ............... | 53.317,00 | „ |
| Taquara a Canela ...................... | 56.995,60 | „ |
| Carlos Barbosa a Bento Gonçalves ...... | 19.300,00 | „ |
| Margem a Margem do Taquarí ......... | 2.115,00 | „ |
| Ramiz Galvão a Santa Cruz ........... | 30.311,45 | „ |
| Alegrete a Quaraí ..................... | 115.385,60 | „ |
| Cruz Alta a Santo Ângelo .............. | 109.387,00 | „ |
| Santo Ângelo a Santa Rosa ............ | 71.608,80 | „ |
| São Sebastião a Dom Pedrito .......... | 55.007,70 | „ |
| Bazílio a Jaguarão .................... | 113.623,99 | „ |
| Pelotas a Pelotas Fluvial ............. | 3.296.50 | „ |
| Junção a Beira Mar .................... | 17.283,70 | „ |
| Pôrto Alegre a Matadouro Modêlo ...... | 22.072,00 | „ |
| Total ......................... | 3.396.175,44 | mts. |

A extensão da rêde, em 31 de dezembro de 1939, era de 3.391.165,44 metros, havendo, assim, em 1940, um acréscimo de de 5.010,00 metros, proveniente da conclusão do trecho de Esquina a Santa Rosa, no ramal de Santo Ângelo a Santa Rosa.

## DESVIOS

**a) Pertencentes à Viação Férrea**

Em 1.º de janeiro de 1940 a extensão dêsses desvios era de 370.312,65 mts., em 31 de dezembro do mesmo ano passou a ser de 377.466,80 mts., resultando, portanto, um aumento de 7.154,15 metros.

**b) Pertencentes a Particulares**

A sua extensão era de 42.067,62 metros em 1.º de janeiro de 1940.

De acôrdo, porém, com as alterações procedidas, essa extensão foi aumentada para 42.430,82 mts. em 31 de dezembro do mesmo ano.

## MÃO DE OBRA E MATERIAL EMPREGADO NA CONSERVAÇÃO DA LINHA, NOS DIVERSOS TRABALHOS

### a) Conservação em geral

Os trabalhos de conservação, pelas diversas linhas, foram os seguintes:

| | |
|---|---|
| Nivelamento .......... | 1.092.328 ml. |
| Desgolpeamento........ | 415.838 golpes |
| Repregação ........... | 1.036.110 ml. |
| Capinas............... | 30.262.281 m². |
| Roçadas .............. | 8.291.570 m². |
| Limpeza de valetas..... | 1.520.416 ml. |

### b) Substituição de dormentes

Foram substituídos nas diversas linhas e ramais, no ano de 1940, 633.231 dormentes, ou sejam 106.110 dormentes mais do que no ano de 1939 em que a substituição foi, tão somente, de 527.121 peças.

A média quilométrica aumentou para 187,67 contra.. 156,46 do ano anterior.

Em quadros que figuram mais adiante se apreciam as quantidades empregadas pelas diversas linhas e residências, com indicações das médias quilométricas comparadas às do ano anterior assim como as despesas respectivas e referentes a mão de obra e material.

Orçaram em 6.711:740$500 as despesas com a "substituição de dormentes", compreendendo:

| | |
|---|---|
| Material ................ | 5.659:499$700 |
| Pessoal ................. | 1.052:240$800 |
| Total ......... | 6.711:740$500 |

Daí resultou ser o custo médio do dormente empregado de 10$575 distribuído da seguinte forma:

| | |
|---|---|
| Valor médio da peça ........... | 8$937 |
| Despesa média da mão de obra .. | 1$638 |
| Total ................. | 10$575 |

O quadro abaixo estabelece fácil confronto entre o material empregado em conta de Custeio e as despesas correspondentes a êste ano e ao anterior:

| DESIGNAÇÃO | ANOS | | Em 1940 | |
|---|---|---|---|---|
| | 1939 | 1940 | Mais | Menos |
| Quantidade substituida . | 527.121 | 633.231 | 106.110 | — |
| **Despesas** | | | | |
| Material ............. | 4.681:675$2 | 5.659:499$7 | 977:824$5 | — |
| Pessoal .............. | 914:537$5 | 1.052:240$8 | 137:703$3 | — |
| Total .......... | 5.596:212$7 | 6.711:740$5 | 1.115:527$8 | — |
| **Custo** | | | | |
| Média da peça ...... | 8$881 | 8$937 | 0$056 | — |
| Da mão de obra ..... | 1$714 | 1$638 | — | 0$076 |
| Total .......... | 10$595 | 10$575 | — | — |

Dêste confronto constata-se que o aumento da despesa, na importância de 1.115:527$800, foi devido ao emprêgo de 106.110 dormentes para mais.

## Trabalhos de conservação executados nas diferentes linhas e ramais, durante o ano de 1940

| DESIGNAÇÃO DOS TRECHOS | Nivelamento ml | Desgolpeamento n de golpes | Repregação ml | Capinas m² | Roçadas m² | Limpeza de valetas ml. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Santa Maria a Pôrto Alegre | 131.573 | 45.684 | 137.554 | 4.147.930 | 2.261.120 | 167.224 |
| Santa Maria a Uruguaiana | 140.055 | 38.961 | 89.539 | 3.208.395 | 369.000 | 123.090 |
| Variante Barreto a Diretor A. Pestana | 17.875 | 14.531 | 1.492 | 216.680 | 145.900 | 27.550 |
| Santa Maria a Marcelino Ramos | 166.940 | 84.092 | 275.424 | 5.071.666 | 720.480 | 78.500 |
| Cacequi a Rio Grande | 235.857 | 61.781 | 124.988 | 3.135.240 | 500.100 | 364.634 |
| Entroncamento de Santana | 28.724 | 10.607 | 72.191 | 1.014.140 | 556.850 | 42.429 |
| Dilermando de Aguiar-Santiago-São Borja | 99.038 | 25.588 | 73.651 | 3.296.850 | 915.150 | 177.745 |
| Uruguaiana a São Borja | 16.282 | 25.992 | 34.546 | 1.464.520 | 337.760 | 133.125 |
| Uruguaiana a Barra do Quaraim | 18.543 | 8.016 | 5.689 | 698.720 | 4.900 | 51.834 |
| Montenegro a Caxias | 27.974 | 19.267 | 57.715 | 1.932.300 | 980.100 | 36.440 |
| Rio dos Sinos a Taquara | 12.190 | 4.014 | 19.387 | 249.420 | 206.290 | 33.576 |
| Taquara a Canela | 12.895 | 7.698 | 6.517 | 397.030 | 787.330 | 18.879 |
| Carlos Barbosa a Alfredo Chaves | 3.263 | 3.475 | 7.888 | 179.900 | 168.600 | 4.080 |
| General Câmara a Margem | 1.460 | 440 | 3.770 | 38.180 | 4.160 | 1.265 |
| Ramiz Galvão a Santa Cruz | 6.930 | 1.956 | 6.652 | 268.950 | 6.300 | 9.775 |
| Alegrete a Quaraí | 13.085 | 10.116 | 18.767 | 797.620 | 9.980 | 50.330 |
| Cruz Alta a Santo Ângelo | 22.205 | 19.681 | 46.485 | 1.441.600 | 77.600 | 30.130 |
| Santo Ângelo a Santa Rosa | 23.503 | 6.213 | 15.143 | 904.150 | 85.550 | 22.530 |
| São Sebastião a Dom Pedrito | 16.771 | 5.013 | 6.668 | 499.130 | 2.000 | 57.242 |
| Basílio a Jaguarão | 27.501 | 12.210 | 22.965 | 876.460 | 152.400 | 86.188 |
| Pelotas a Pelotas Fluvial | 440 | 148 | 1.680 | 16.000 | — | 250 |
| Junção a Vila Siqueira | 2.490 | 4.422 | 3.062 | 37.200 | — | — |
| Ildefonso Pinto a Matadouro Modêlo | 6.534 | 2.903 | 4.337 | 70.200 | — | 3.600 |
| Totais | 1.092.328 | 415.838 | 1.036.110 | 30.262.281 | 8.291.570 | 1.520.416 |

249 a 252

**Trabalhos de conservação executados nas diferentes residências, durante o ano de 1940**

| DESIGNAÇÃO DAS RESIDÊNCIAS | Nivelamento ml. | Desgolpeamento n.º de golpes | Repregação ml. | Capinas $m^2$ | Roçadas $m^2$ | Limpeza de valetas ml. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.ª Residência.... | 64.434 | 39.602 | 52.175 | 1.346.460 | 1.218.520 | 113.159 |
| 2.ª " .... | 96.718 | 49.132 | 138.253 | 4.488.340 | 2.581.480 | 111.110 |
| 3.ª " .... | 114.243 | 33.072 | 105.470 | 2.743.740 | 796.100 | 117.290 |
| 4.ª " .... | 75.307 | 21.250 | 115.737 | 2.208.370 | 810.000 | 94.369 |
| 5.ª " .... | 128.706 | 30.994 | 83.821 | 2.375.830 | 353.450 | 323.011 |
| 6.ª " .... | 138.051 | 47.218 | 60.157 | 1.896.590 | 175.500 | 156.733 |
| 7.ª " .... | 126.115 | 35.795 | 57.576 | 2.813.875 | 224.280 | 118.790 |
| 8.ª " .... | 74.855 | 35.137 | 41.328 | 2.382.840 | 371.380 | 194.899 |
| 9.ª " .... | 85.958 | 54.946 | 138.775 | 3.686.090 | 163.550 | 74.845 |
| 10.ª " .... | 92.308 | 43.779 | 170.175 | 3.172.896 | 710.880 | 43.855 |
| 11.ª " .... | 95.633 | 24.913 | 72.643 | 3.147.250 | 886.430 | 172.355 |
| Totais...... | 1.092.328 | 415.838 | 1.036.110 | 30.262.281 | 8.291.570 | 1.520.416 |

Qu

1.ª
2.ª
3.ª
4.ª
5.ª
6.ª
7.ª
8.ª
9.ª
10.ª
11.ª

Sant
Vari
Sant
Sant
Cace
Entı
Mon
Rio
Taq
Carl
Ram
D.
Cru
São
Baz
Jun
Aleg
B. (
Gen
Pel

255 a

ontas

1

10
12
36
84

42

iais

56

56

**Quantidade de dormentes substituídos no exercício de 1940, confrontada com a do ano anterior**

| RESIDÊNCIAS E LINHAS | Extensão quilométrica | TOTAIS | MÉDIA DOS DORMENTES SUBSTITUÍDOS P/KM. | | DIFERENÇAS | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 1939 | 1940 | Para mais | Para menos |
| 1.ª Residência | 239 | 40.121 | 143,55 | 167,87 | 24,32 | — |
| 2.ª " | 337 | 56.345 | 166,40 | 167,19 | 0,79 | — |
| 3.ª " | 277 | 77.073 | 262,42 | 278,24 | 15,82 | — |
| 4.ª " | 303 | 60.868 | 167,44 | 200,88 | 33,44 | — |
| 5.ª " | 305 | 88.923 | 188,09 | 291,55 | 103,46 | — |
| 6.ª " | 308 | 63.843 | 164,72 | 207,28 | 42,56 | — |
| 7.ª " | 349 | 47.399 | 140,61 | 135,81 | — | 4,80 |
| 8.ª " | 313 | 27.506 | 41,60 | 87,87 | 46,27 | — |
| 9.ª " | 328 | 55.617 | 175,99 | 169,56 | — | 6,43 |
| 10.ª " | 325 | 74.989 | 191,47 | 230,73 | 39,26 | — |
| 11.ª " | 290 | 40.547 | 82,84 | 139,81 | 56,97 | — |
| Totais | 3.374 | 633.231 | — | — | — | — |
| Média geral de dormentes por km | — | — | 156,46 | 187,67 | 31,21 | — |
| Santa Maria e Pôrto Alegre | 391 | 89.733 | 229,81 | 229,49 | — | 0,32 |
| Variante Barreto a Diretor A. Pestana | 68 | 3.766 | 28,51 | 55,38 | 26,87 | — |
| Santa Maria a Uruguaiana | 374 | 77.400 | 194,21 | 206,95 | 12,74 | — |
| Santa Maria a Marcelino Ramos | 532 | 119.764 | 201,42 | 225,12 | 23,70 | — |
| Cacequi a Rio Grande | 490 | 133.969 | 200,37 | 273,40 | 73,03 | — |
| Entroncamento a Santana | 159 | 38.262 | 165,48 | 240,64 | 75,16 | — |
| Montenegro a Caxias | 117 | 20.864 | 146,88 | 178,32 | 31,44 | — |
| Rio dos Sinos a Taquara | 53 | 11.112 | 140,98 | 209,66 | 68,68 | — |
| Taquara a Canela | 57 | 11.154 | 143,82 | 195,68 | 51,86 | — |
| Carlos Barbosa a Alfredo Chaves | 19 | 3.399 | 139,15 | 178,89 | 39,74 | — |
| Ramiz Galvão a Santa Cruz | 30 | 3.664 | 172,36 | 122,13 | — | 50,23 |
| D. Aguiar-Santiago-São Borja | 305 | 41.428 | 80,04 | 135,82 | 55,78 | — |
| Cruz Alta a Santa Rosa | 181 | 25.251 | 162,35 | 139,50 | — | 22,85 |
| São Sebastião a Dom Pedrito | 55 | 9.558 | 117,67 | 173,78 | 56,11 | — |
| Basílio a Jaguarão | 114 | 10.073 | 85,93 | 88,35 | 2,42 | — |
| Junção a Vila Siqueira | 17 | 2.350 | 376,17 | 138,23 | — | 237,94 |
| Alegrete a Quaraí | 115 | 6.417 | 33,06 | 55,80 | 22,74 | — |
| B. Quaraim-Itaqui-São Borja | 292 | 25.067 | 37,36 | 85,84 | 48,48 | — |
| General Câmara a Margem | 2 | — | — | — | — | — |
| Pelotas a Pelotas Fluvial | 3 | — | — | — | — | — |
| Totais | 3.374 | 633.231 | — | — | — | — |
| Média geral de dormentes por km | — | — | 156,46 | 187,67 | 31,21 | — |

### Quantidades de dormentes empregados pelas diversas contas

| TRIMESTRES | C/Custeio | C/Subvenção da União | Conta terceiros | Total |
|---|---|---|---|---|
| 1.º .............. | 139.640 | — | 470 | 140.110 |
| 2.º .............. | 146.476 | 1.251 | 385 | 148.112 |
| 3.º .............. | 173.476 | 148 | 512 | 174.136 |
| 4.º .............. | 173.639 | 45 | — | 173.684 |
| Total....... | 633.231 | 1.444 | 1.367 | 636.042 |

### Dormentes empregados em conta de custeio

| DORMENTES | 1939 | 1940 | DIFERENÇAS | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Para mais 1939 | Para mais 1940 |
| Padrão .......... | 509.925 | 624.981 | — | 115.056 |
| Desvio ........... | 10.201 | 4.623 | 5.578 | — |
| Ponte ............ | 5.639 | 2.915 | 2.724 | — |
| Especial ......... | 1.356 | 712 | 644 | — |
| Total....... | 527.121 | 633.231 | 8.946 | 115.056 |

### Custo médio por dormente empregado

| ANO | CUSTO MÉDIO | | |
|---|---|---|---|
| | Mão de obra | Material | TOTAL |
| 1939 ....... | 1$714 | 8$881 | 10$595 |
| 1940 ....... | 1$638 | 8$937 | 10$575 |

## Quantidade de dormentes substituídos nas diversas linhas e residências confrontada com o custo médio do ano anterior

| RESIDÊNCIAS E LINHAS | Total geral dos diversos tipos de dormentes | Custo da mão de obra | Custo do material | CUSTO TOTAL | TOTAL DORMENTES SUBSTITUÍDOS | | CUSTO MÉDIO DE UM DORMENTE | | DIFERENÇAS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Em 1939 | Em 1940 | Em 1939 | Em 1940 | Para menos | Para mais |
| 1.ª Residência | 40.121 | 96 813$100 | [illegible]58·995$070 | 449:808$170 | 34.309 | 40.121 | 10$580 | 11$211 | — | $631 |
| 2.ª " | 56.345 | 117·621$600 | [illegible]05:548$320 | 623·169$920 | 56.080 | 56.345 | 10$893 | 11$059 | — | $166 |
| 3.ª " | 77.073 | 124 165$300 | [illegible]89:185$430 | 813.350$730 | 72.691 | 77.073 | 10$542 | 10$534 | $008 | — |
| 4.ª " | 60.868 | 10[illegible].110$500 | [illegible]46:189$030 | 650:9[illegible]$530 | 50.737 | 60.868 | 10$594 | 10$678 | — | $084 |
| 5.ª " | 88.923 | 131·432$700 | 792.135$990 | 923:569$690 | 57.369 | 88.923 | 11$337 | 10$330 | 1$007 | — |
| 6.ª " | 63.843 | 116·767$100 | 571.676$750 | 688:143$850 | 50.736 | 63.843 | 10$913 | 10$713 | $200 | — |
| 7.ª " | 47.399 | 65·982$300 | [illegible]23:576$360 | 489:558$660 | 49.075 | 47.399 | 10$198 | 10$297 | — | $099 |
| 8.ª " | 27.506 | 35.542$100 | [illegible]0:261$150 | 286:803$250 | 13.023 | 27.506 | 11$917 | 10$388 | 1$529 | — |
| 9.ª " | 55.617 | 100.329$700 | [illegible]93 622$880 | 593:952$580 | 56.847 | 55.617 | 10$099 | 10$679 | — | $580 |
| 10.ª " | 74.989 | 120 181$200 | 6[illegible]8.956$100 | 789:127$300 | 62.230 | 74.989 | 10$207 | 10$511 | — | $304 |
| 11.ª " | 40.547 | 44.665$200 | [illegible]59:352$620 | 404:617$820 | 24.024 | 40.547 | 9$866 | 9$964 | — | $098 |
| Totais | 633.231 | 1 052:210$800 | 5 6[illegible]9·499$700 | 6 711.740$500 | 627.121 | 633.231 | 10$595 | 10$575 | $020 | — |
| Santa Maria a Pôrto Alegre | 89.733 | 155:952$000 | [illegible]05 999$450 | 961:951$450 | 89.857 | 89.733 | 10$645 | 10$715 | — | $070 |
| Variante Barreto : Diretor A. Pestana | 3.766 | 8:391$200 | 33:567$080 | 41.958$280 | 1.939 | 3.766 | 10$651 | 11$141 | — | $490 |
| Santa Maria a Uruguaiana | 77.400 | 108:220$800 | 696:810$510 | 805:031$310 | 72.636 | 77.400 | 10$343 | 10$377 | — | $034 |
| Santa Maria a Marcelino Ramos | 119.764 | 197·874$600 | 1 066·981$220 | 1.264:855$820 | 107.158 | 119.764 | 10$195 | 10$549 | — | $354 |
| Carequi a Rio Grande | 133.969 | 217·566$400 | 1 196 590$220 | 1 414:156$620 | 98.182 | 133.969 | 11$994 | 10$489 | 1$505 | — |
| Entroncamento a Santana | 38.262 | 61:262$000 | [illegible] 695$160 | 405:957$160 | 26.312 | 38.262 | 10$490 | 10$607 | — | $117 |
| Montenegro a Caxias | 20.861 | 52:867$200 | 185·466$450 | 238:333$650 | 17.186 | 20.864 | 10$913 | 11$423 | — | $510 |
| Rio dos Sinos a Taquara | 11.112 | 23·609$800 | 99:276$570 | 122:880$370 | 7.472 | 11.112 | 11$405 | 11$058 | $347 | — |
| Taquara a Canela | 11 154 | 31·861$700 | 98:695$890 | 133:557$590 | 8.198 | 11.154 | 11$326 | 11$973 | — | $647 |
| Carlos Barbosa a Alfredo Chaves | 3.399 | 8·269$500 | 30 146$120 | 38:415$620 | 2.644 | 3 399 | 11$022 | 11$302 | — | $280 |
| Runiz Galvão a Santa Cruz | 3.664 | 5:455$500 | 32.455$290 | 37:910$790 | 5.171 | 3.664 | 10$216 | 10$346 | — | $130 |
| D. Aguiar-Santiago-São Borja | 41.428 | 46:781$500 | [illegible]67.176$830 | 413.958$330 | 24.415 | 41.428 | 9$922 | 9$992 | — | $070 |
| Cruz Alta a Santa Rosa | 25 251 | 47·393$000 | 224·043$150 | 271:436$150 | 28.574 | 25.251 | 10$108 | 10$749 | — | $641 |
| São Sebastião a Dom Pedrito | 9.558 | 17·581$100 | 84 694$270 | 102.275$370 | 6.472 | 9.558 | 10$713 | 10$700 | $013 | — |
| Bazilio a Jaguarão | 10 073 | 21.115$100 | 89.962$730 | 111:080$830 | 9.797 | 10.073 | 10$887 | 10$872 | $015 | — |
| Junção a Vila Siqueira | 2.350 | 3 512$400 | 21·616$300 | 25·158$700 | 6.395 | 2.350 | 9$754 | 10$692 | | $938 |
| Alegrete a Quaraí | 6.417 | 9:258$400 | 57.106$150 | 66:364$550 | 3.808 | 6.417 | 10$127 | 10$341 | - | $214 |
| B. Quaraim-Itaqui-São Borja | 25.067 | 29.2[illegible]5$600 | 225·222$310 | 256·457$910 | 10.910 | 25.067 | 11$440 | 10$228 | 1$212 | — |
| Totais | 633.231 | 1 052.210$800 | 5 659·499$700 | 6.711 740$500 | 627.121 | 633.231 | 10$595 | 10$575 | $020 | — |

**OBSERVAÇÕES**

Para efeito do cálculo do custo médio, na parte que se relaciona com a mão de obra, foram tomados em consideração os 8.941 dormentes de reemprêgo, assim distribuídos:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1.ª Residência | — | S. Maria a Pôrto Alegre | 254 |
| 2.ª " | — | S. Maria a Uruguaiana | 1 284 |
| 3.ª " | 831 | S. Maria a Marcelino Ramos | 886 |
| 4.ª " | 550 | Carequi a Rio Grande | 5.617 |
| 5.ª " | 3 112 | Entroncamento a Santana | 46 |
| 6.ª " | 2.531 | Bazilio a Jaguarão | 804 |
| 7.ª " | 1 052 | Junção a Vila Siqueira | 20 |
| 8.ª " | 30 | Uruguaiana a São Borja | 30 |
| 9.ª " | — | — | |
| 10.ª " | 505 | — | |
| 11.ª " | — | — | |
| Total | 8.941 | Total | 8.941 |

No total do custo do material empregado pelas diversas Residências, acham-se incluídas, a importância de 4:169$500 dispendida com diárias de viagens;

a importância de 1:215$700, decorrente da despesa realizada com a confecção de 16.000 acessórios para parafusos de dormentes de aço, de acôrdo com a seguinte discriminação:

**6.ª Residência — Linha de Carequi a Rio Grande**

| | |
|---|---|
| Pessoal | 734$500 |
| Material | 481$200 |

e a importância de 759$800, oriunda de diversos materiais empregados na 6.ª Residência (linha de Carequi a Rio Grande), a saber:

| | |
|---|---|
| ferro em chapa | 570$780 |
| ferro (perfil L) | 149$750 |
| óleo combustível | 39$270 |

c) **Trilhos — emprêgo e substituição**

Os trilhos retirados da linha, por se acharem fraturados, foram em número de 172, num total de 1.698,73 metros.

A substituição de trilhos, na linha principal, alcançou a 23.532,0 metros de trilhos de 20 - 30 - 32 e 37 quilos, sendo que somente a linha de Santa Maria a Marcelino Ramos foi beneficiada com 10.540 metros lineares de trilhos.

Em 31 de dezembro de 1940 a extensão de trilhos pelos seus diferentes tipos, na linha corrente, foi a seguinte:

| | |
|---|---|
| Tipo 20 Kgs. ......... | 784.453,80 mts. |
| Tipo 23 Kgs. ......... | 435.441,92 mts. |
| Tipo 25 Kgs. ......... | 622.622,29 mts. |
| Tipo 30 Kgs. ......... | 135.705,40 mts. |
| Tipo 32 Kgs. ......... | 1.291.262,24 mts. |
| Tipo 37 Kgs. ......... | 125.879,79 mts. |
| Tipo 45 Kgs. ......... | 810,00 mts. |
| Total ........ | 3.396.175,44 mts. |

Neste total está incluída a extensão de 7.152,70 metros relativa ao terceiro trilho do desvio Armour e linha divisória, em Santana do Livramento sendo: 2.705,70 do tipo 32 Kgs., 3.922,00 do tipo 30 Kgs. e 525,00 do tipo 23 Kgs.

d) **Lastramento da linha**

Êsse serviço continua sendo feito com material de várias espécies, tais como, terra, areia, areião, cinza, cascalho, seixos rolados e pedra britada. Dêsses, é a pedra britada a que tem merecido especial atenção, pela importância que representa para a conservação da linha e sua segurança.

Foi de 183.947 metros lineares o total contemplado com o lastramento de pedra britada, sendo que, em alguns trechos de pequena extensão, êle se fez para completar o já existente.

Daquela quantidade, 75.739 metros lineares destinaram-se à linha Entroncamento a Santana, 46.386 metros lineares à linha de Cacequí a Rio Grande e 44.987 metros lineares à linha de Santa Maria a Marcelino Ramos, e o restante, em menores extensões, às demais linhas.

A extensão total da rêde lastrada com pedra britada, no fim de 1940, ficou em 1.925.748,14 mts. e representa cêrca de 56,70 % da quilometragem da linha corrente.

A produção da pedra britada, durante o ano, foi de .... 138.129,000 metros cúbicos, contra 135.187,090 metros cúbicos, no ano anterior, havendo, assim, um acréscimo de .... 2.941,910 metros cúbicos.

As pedreiras que tiveram trabalhos de extração e britação, dirigidos pela 4.ª Divisão, foram a da Volta do Felizardo, no Km. 4,250 da linha de Santa Maria a Marcelino Ramos e a de Passo Fundo no Km. 358 da mesma linha.

As outras duas pedreiras, constantes dêste Relatório, foram administradas pelas firmas Rubem Corrêa Ferreira da Silva e Alberto Dallagnol, que fornecem, por contrato, a pedra britada à Viação Férrea.

O montante da despesa global, com a produção e aquisição da pedra britada foi, em 1940, de 1.201:583$730 e, em 1939, de 1.254:720$530. Do confronto entre essas despesas, resulta uma diferença para menos, em 1940, de 53:136$800.

Embora tenha havido aumento na produção da pedra em 2.941,910 metros cúbicos, sôbre o exercício de 1939, a despesa com êsse serviço foi inferior, no ano de 1940, em 53:136$800, isto porque no ano de 1939 a Viação Férrea teve em funcionamento duas pedreiras que, ocasionando despesas, não foram exploradas compensadoramente.

O custo médio total, com a produção, transporte e nivelamento da pedra britada para o lastramento da linha foi o seguinte:

| | |
|---|---|
| Em 1940 ........................... | 24$366 |
| Em 1939 ........................... | 21$043 |

A diferença observada entre estas duas médias, de 3$323 para mais, no último ano, tem a sua explicação, principalmente, em virtude de maiores percursos feitos pela pedra britada das pedreiras de Santana e Passo Fundo, que foi empregada em locais distantes da sua extração.

As pedreiras, porém, que demonstraram os resultados obtidos com o serviço de exploração por conta da Viação Férrea, são as seguintes, com os algarismos indicadores de sua produção, despesa respectiva e custo unitário:

| DESIGNAÇÃO DA PEDREIRA | Quantidade produzida em m³ | Despesa correspondente | Custo do m³ no vagão |
|---|---|---|---|
| | | 1 9 4 0 | |
| **Volta do Felizardo** | 35.502,900 | 252:654$140 | 7$116 |
| **Passo Fundo** | 33.655,000 | 280:080$090 | 8$322 |
| Total ............... | 69.157,900 | 532:734$230 | 7$703 |
| | | 1 9 3 9 | |
| **Volta do Felizardo** | 41.848,000 | 306:733$258 | 7$330 |
| **Passo Fundo** | 25.931,000 | 261:828$552 | 10$097 |
| **Santo Amaro** | 3.848,000 | 67:477$825 | 17$536 |
| Total ............... | 71.627,000 | 636:039$635 | 8$879 |
| Diferença em 1940... | — 2.469,100 | — 103:305$405 | — 1$176 |

Foi lastrada e relastrada com pedra britada uma extensão total de 183.947 metros lineares, como a seguir se discrimina:

| | |
|---|---|
| Lastramento novo ......... | 181.132 ml. |
| Relastramento .............. | 2.815 ml. |
| Total ............ | 183.947 ml. |

Quantidade e espécie de lastro, em metros lineares, empregado nas diversas linhas, durante o ano de 1940, comparativamente com o ano de 1939

| LINHAS E RAMAIS | ANO DE 1940 | | | | | | | ANO DE 1939 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Pedra britada ml. | Areião ml. | Cascalho ml. | Areia ml. | Cinza ml. | Seixos rolados ml. | Terra ml. | Pedra britada ml. | Areião ml. | Cascalho ml. | Areia ml. | Cinza ml. | Seixos rolados ml. | Terra ml. |
| Santa Maria a Pôrto Alegre | 59 | — | — | — | 400 | — | 600 | 860 | — | — | — | — | — | — |
| Santa Maria a Uruguaiana | 5 006 | 140 | 592 | — | - | — | 910 | 10.296 | 200 | 160 | — | — | — | — |
| Santa Maria a Marcelino Ramos | 44.987 | — | — | | — | — | 936 | 28.624 | — | 350 | — | — | — | 1.440 |
| Variante Barreto a Diretor A. Pestana | 490 | — | — | — | — | — | — | 5.646 | — | — | — | 390 | — | 400 |
| Cacequi a Rio Grande | 46.386 | 915 | — | 520 | 1 138 | — | 790 | 57.324 | 3.590 | — | — | 542 | — | — |
| Entroncamento a Santana | 75.739 | 500 | — | — | 100 | — | 119 | 37.230 | — | — | — | 120 | — | 2 820 |
| D. Aguiar – Santiago – São Borja | 6.892 | 2 161 | 200 | — | — | — | 8.646 | 6.223 | 2 339 | 7.281 | — | — | — | 11.391 |
| Uruguaiana a Barra do Quaraim | 200 | 70 | 965 | — | — | — | 5 693 | 145 | 1 015 | 890 | — | — | 1.140 | 3.292 |
| Montenegro a Caxias | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Rio dos Sinos a Taquara | — | — | — | — | 600 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Taquara a Canela | — | — | 137 | — | — | — | 60 | — | — | 260 | — | — | — | 112 |
| Carlos Barbosa a Alfredo Chaves | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| General Câmara a Margem | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Ramiz Galvão a Santa Cruz | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 795 | — | 100 |
| Alegrete a Quaraí | 615 | 100 | 6 648 | — | — | — | 1.985 | 1.955 | — | 9.620 | — | — | — | 2.770 |
| Cruz Alta a Santo Angelo | — | — | — | — | — | — | 3.400 | 5.150 | — | — | — | — | — | 2.960 |
| Santo Angelo a Santa Rosa | 200 | — | — | — | — | — | 5.365 | — | — | — | — | — | — | 4.825 |
| São Sebastião a Dom Pedrito | 2 223 | 745 | — | — | — | — | 795 | 500 | 2.873 | — | — | — | — | 270 |
| Bazilio a Jaguarão | 180 | 3.762 | — | — | — | — | — | 600 | 6.707 | 28 | — | — | — | — |
| Pelotas a Pelotas Fluvial | — | — | — | — | - | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Junção a Vila Siqueira | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Ildefonso Pinto a Matadouro Modêlo | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Uruguaiana a São Borja | 970 | 377 | 2 085 | — | — | — | 9 824 | 190 | 1.301 | 1.683 | — | — | — | 23.960 |
| Total | 183.947 | 8 770 | 10.627 | 520 | 2.238 | — | 39 123 | 154.743 | 18 025 | 20.272 | — | 1.847 | 1 140 | 54.340 |
| Total em 1939 | 154.743 | 18.025 | 20 272 | — | 1.847 | 1.140 | 54.340 | | | | | | | |
| Diferenças em 1940 — Para mais | 29 204 | — | — | 520 | 391 | — | — | | | | | | | |
| Diferenças em 1940 — Para menos | - | 9 255 | 9 645 | | — | 1.140 | 15.217 | | | | | | | |

m

| E EM | A |
|---|---|
| | |
| l | Total |
| 75 | 694$34 |
| 58 | 252$59 |
| 00 | 000$00 |
| 29 | 800$00 |
| 74 | 746$93 |
| 59 | 777$13 |
| 15 | 030$20 |
| sn s | |

**Rendimento e despesa com a produção e emprêgo da pedra britada, no lastramento da linha, no ano de 1940**

| LOCAL DAS PEDREIRAS | NÚMERO MÉDIO DE JORNAIS EM SERVIÇO | | Número de jornais no ano | Dias úteis de serviço da turma | FUNCIONAMENTO DAS BRITADORAS | | PRODUÇÃO DE PEDRA BRITADA EM M³ | | | EXPLOSIVOS GASTOS QUILOS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Mensal | Diário | | | Dias | Horas | Anual | Média mensal | Por dia útil de serviço | Total | Por m³ de pedra britada |
| Volta do Felizardo | 1.825 | 71 | 21.900 ½ | 308 | 280 | 2.200 | 35.502,900 | 2.958,575 | 115,266 | 769,000 | 0,021 |
| Passo Fundo | 1.824 | 72 | 21.896 | 302 | 294 | 2.085 | 33.655,000 | 2.804,583 | 111,440 | 1.240,490 | 0,036 |
| Santana (I) | — | — | — | — | — | — | 43.803,600 | 3.650,300 | — | — | — |
| Sobro (II) | — | — | — | — | — | — | 25.167,500 | 2.097,291 | — | — | — |
| Total do ano de 1940 | 3.649 | 143 | 43.796 ½ | 610 | 574 | 4.285 | 138.129,000 | 11.510,749 | 206,706 | 2.005,490 | 0,028 |
| Total do ano de 1939 | 4.286 | 171 | 46.633 | 752 | 641 | 3.852 | 135.187,090 | 11.265,591 | 210,900 | 1.957,300 | 0,027 |
| Diferenças sobre 1939 | — 637 | — 28 | — 2.836 ½ | — 142 | — 67 | + 433 | + 2.941,910 | + 245,158 | — 4,194 | + 48,190 | + 0,001 |

| LOCAL DAS PEDREIRAS | DESPESAS EFETUADAS COM: MATERIAIS | | | | | | | PESSOAL | | | TOTAL GERAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Inflamáveis | Combustíveis | Lubrificantes | Diversos | Conservação de máquinas, ferramentas e desvios | Arrendamento da pedreira | Total | Extração e britação | Conservação de máquinas, ferramentas e desvios | Total | |
| Volta do Felizardo | 9:927$880 | 5:530$810 | 1:963$160 | 502$480 | 4:770$010 | — | 22:694$340 | 224:130$100 | 5:829$700 | 229:959$800 | 252:654$140 |
| Passo Fundo | 17:304$660 | 377$400 | 2:186$550 | 836$150 | 547$830 | — | 21:252$590 | 243:773$400 | 15:054$100 | 258:827$500 | 280:080$090 |
| Santana (I) | — | — | — | — | — | 12:000$000 | 12:000$000 | — | — | — | 403:217$500 |
| Sobro (II) | — | — | — | — | — | 4:800$000 | 4:800$000 | — | — | — | 265:632$000 |
| Total do ano de 1940 | 27:232$540 | 5:908$200 | 4:149$710 | 1:338$630 | 5:317$840 | 16:800$000 | 60:746$930 | 467:903$500 | 20:883$800 | 488:787$300 | 1.201:583$730 |
| Total do ano de 1939 | 25:537$050 | 18:222$480 | 4:149$230 | 2:307$920 | 31:444$250 | 20:116$200 | 101:777$130 | 510:756$200 | 42:091$300 | 552:847$500 | 1.254:720$530 |
| Diferenças sobre 1939 | + 1:695$490 | — 12:314$280 | + $480 | — 969$290 | — 26:126$410 | — 3:316$200 | — 41:030$200 | — 42:852$700 | — 21:207$500 | — 64:060$200 | — 53:136$800 |

| LOCAL DAS PEDREIRAS | CUSTO DO M³ DE PEDRA BRITADA | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Carregado no vagão | Transportado à linha | Lastrado e nivelado | Total |
| Volta do Felizardo | 7$116 | 19$380 | 2$270 | 28$766 |
| Passo Fundo | 8$322 | 8$866 | 1$860 | 19$048 |
| Santana (I) | 9$205 | 12$078 | 3$783 | 21$866 |
| Sobro (II) | 10$554 | 12$113 | 2$158 | 24$825 |
| Total do ano de 1940 | 8$699 | 13$093 | 2$571 | 21$366 |
| Total do ano de 1939 | 9$281 | 9$294 | 2$468 | 21$043 |
| Diferenças sobre 1939 | — $582 | + 3$799 | + $106 | + 3$323 |

279 a 290

I — Pedra fornecida, sob contrato, pelo snr. Alberto Dallagnol

II — Pedra fornecida, sob contrato, pelo snr. Rubem Corrêa Ferreira da Silva

e) **Aparelhos de desvios**

O número de aparelhos empregados em substituição aos em mau estado e na construção de desvios novos, atingiu ao total de 62, sendo 26 do tipo 32 Kgs., 22 do tipo 30 Kgs., 7 do tipo 23 Kgs. e 7 do tipo 20 Kgs.

f) **Obras de arte**

Foram construídas 2 pontes, modificadas 3, pintadas 29 e reparadas 25.

Pontilhões: reparados 12, modificados 2 e pintado 1.

Boeiros: construídos 4, reconstruído 1 e reparados 27.

Foi construído, também, 1 muro de arrimo.

O quadro seguinte especifica êsses trabalhos distribuídos pelas linhas e ramais.

| LINHAS E RAMAIS | N.º de obras | Total das despesas | Custo médio |
|---|---|---|---|
| Rio dos Sinos a Taquara .... | 3 | 2:208$200 | 736$066 |
| Variante Barreto a Diretor A. Pestana .................... | 1 | 156$100 | 156$100 |
| Montenegro a Caxias ........ | 8 | 26:169$060 | 3:271$132 |
| Ramiz Galvão a Santa Cruz... | 2 | 1:040$380 | 520$190 |
| Pôrto Alegre a Santa Maria.. | 104 | 164:049$950 | 1:577$403 |
| Entroncamento a Santana ... | 12 | 8:020$630 | 668$385 |
| Santa Maria a Uruguaiana ... | 85 | 154:563$180 | 1:818$390 |
| Barra Quaraim-Itaquí-S. Borja | 45 | 22:524$030 | 500$534 |
| São Sebastião a Dom Pedrito. | 1 | 829$340 | 829$340 |
| Cacequí a Rio Grande ....... | 55 | 61:760$700 | 1:122$921 |
| Bazílio a Jaguarão .......... | 3 | 1:311$100 | 437$033 |
| Junção a Vila Siqueira ...... | 1 | 86$600 | 86$600 |
| Cruz Alta a Santa Rosa ..... | 11 | 5:328$010 | 484$364 |
| Santa Maria a Marcelino Ramos | 38 | 26:306$210 | 692$268 |
| Dilermando Aguiar a S. Borja | 26 | 38:601$610 | 1:484$677 |
| Soma .................. | 395 | 512:955$100 | 1:298$620 |
| Crédito errôneo feito a esta CONTA ......... | ............ | 7:481$600 | |
| | | 505:473$500 | |

g) **Balança de pesar carros**

Continuaram em perfeito estado de funcionamento as 13 balanças existentes na Rêde, assim distribuídas:

| ESTAÇÕES | Compri-mento | Capaci-dade |
|---|---|---|
| **Linha de Santa Maria a Pôrto Alegre** | | |
| Santa Maria ......................... | 12,200 | 50 tons. |
| Montenegro ......................... | 12,100 | 50 tons. |
| Diretor A. Pestana ................ | 12,300 | 50 tons. |
| Margem ............................. | 12,500 | 50 tons. |
| **Linha de Santa Maria a Marcelino Ramos** | | |
| Cruz Alta .......................... | 12,192 | 50 tons. |
| Carasinho .......................... | 12,190 | 50 tons. |
| Passo Fundo ....................... | 12,100 | 50 tons. |
| **Linha de Cacequí a Rio Grande** | | |
| Bagé ................................ | 12,100 | 50 tons. |
| Pelotas ............................ | 12,200 | 50 tons. |
| Rio Grande ........................ | 12,200 | 50 tons. |
| **Linha de Santa Maria a Uruguaiana** | | |
| Cacequí ............................ | 12,100 | 50 tons. |
| **Ramal de Entroncamento a Santana** | | |
| Santana ............................ | 12,150 | 50 tons. |
| **Ramal de C. Barbosa a B. Gonçalves** | | |
| Garibaldi .......................... | 11.800 | 40 tons. |

h) **Bretes e embarcadouros de animais**

São os seguintes os bretes e embarcadouros existentes na Rêde e que se mantiveram em bom estado de conservação:

| Quilômetro | LOCAL | Brete | Embarcadouro |
|---|---|---|---|
| | **Linha de S. Maria a P. Alegre** | | |
| 0+000 | Santa Maria ................ | — | embarcadouro |
| 3+716 | Otávio Lima ................ | — | embarcadouro |
| 163+483 | Pederneiras ................ | brete | — |
| 272+397 | Barreto .................... | brete | — |
| 385+135 | Diretor A. Pestana ......... | — | embarcadouro |
| | **Linha de S. Maria a Uruguaiana** | | |
| 1+947 | Inspetor Goulart ........... | — | embarcadouro |
| 44+156 | Dilermando de Aguiar ...... | brete | — |
| 67+910 | São Lucas .................. | — | embarcadouro |
| 112+890 | Cacequí .................... | brete | — |
| 216+798 | Palma ...................... | brete | — |
| 231+820 | Alegrete ................... | — | embarcadouro |
| 273+642 | Guassu-Boi ................. | brete | embarcadouro |
| 301+304 | Ibirocaí ................... | — | embarcadouro |
| 311+421 | Plano Alto ................. | — | embarcadouro |
| 333+953 | Carumbé .................... | brete | — |
| 350+735 | Pindaí-Mirim ............... | — | embarcadouro |
| 373+743 | Uruguaiana ................. | — | embarcadouro |
| | **Linha de S. Maria a M. Ramos** | | |
| 34+799 | Val de Serra ............... | brete | — |
| 79+293 | São João ................... | — | embarcadouro |
| 84+353 | Parada São Luiz ........... | — | embarcadouro |
| 95+881 | Tupanciretã ................ | — | embarcadouro |
| 158+571 | Cruz Alta .................. | brete | — |
| 258+777 | Pinheiro Marcado .......... | brete | — |
| 378+952 | Coxilha .................... | — | embarcadouro |
| 502+274 | Viadutos ................... | — | embarcadouro |

| Quilômetro | LOCAL | Brete | Embarcadouro |
|---|---|---|---|
| | **Cacequí a Rio Grande** | | |
| 178+609 | Tiarajú ..................... | brete | — |
| 282+273 | São Sebastião ............. | brete | embarcadouro |
| 319+970 | Bagé ....................... | brete | — |
| 341+265 | Charqueada Santo Antônio.. | — | embarcadouro |
| 377+718 | Candiota .................. | brete | — |
| 406+327 | Pedras Altas ............... | brete | — |
| 435+873 | Parada Lajeado ............ | — | embarcadouro |
| 441+821 | P. Brete Cêrro Chato ....... | brete | — |
| 498+548 | Eng.° Ivo Ribeiro ........... | brete | — |
| 567+180 | Povo Novo ................. | brete | — |
| 583+069 | Quinta ..................... | brete | — |
| | **Ramal D. Aguiar a Jaguarí** | | |
| 64+679 | Taquarichim ............... | brete | — |
| | **Ramal Entroncamento a Santana** | | |
| 133+905 | São Simão ................. | — | embarcadouro |
| 154+689 | Côrte ...................... | — | embarcadouro |
| 279+454 | Santana .................... | brete | — |
| | **Ramal Bazílio a Jaguarão** | | |
| 111+882 | Jaguarão .................. | — | embarcadouro |
| | **Ramal Pelotas a Pelotas Fluvial** | | |
| 2+536 | Pelotas Fluvial ............ | brete | — |
| | **Ramal de Uruguaiana a Barra do Quaraim** | | |
| | Parada Francisco Borges ... | — | embarcadouro |
| | Barra do Quaraim .......... | brete | — |
| | **Ramal de Uruguaiana a S. Borja** | | |
| | Olavo Barreto Viana ....... | — | embarcadouro |
| | Ibicuí ..................... | — | embarcadouro |
| | São Borja .................. | — | embarcadouro |
| | **Ramal de C. Alta a Santa Rosa** | | |
| 177+800 | Esquina ................... | brete | — |

i) **Giradores**

São os seguintes os giradores na Rêde, cujo funcionamento foi normal:

| SITUAÇÃO | Comprimento |
|---|---|
| **Linha de Santa Maria a Pôrto Alegre** | m |
| Cachoeira | 13,90 |
| Pôrto Alegre | 13,90 |
| **Linha de Santa Maria a Urugnaiana** | |
| Alegrete | 14,00 |
| **Linha de Santa Maria a Marcelino Ramos** | |
| Carasinho | 14,00 |
| Capo-Erê | 14,00 |
| Marcelino Ramos | 25,00 |
| **Linha de Cacequí a Rio Grande** | |
| Ibaré | 14,00 |
| Bagé | 25,00 |
| Pedras Altas | 14,00 |
| Pelotas | 16,00 |
| **Ramal Costa do Mar** | |
| Marítima | 12,00 |
| Beira Mar | 6,50 |
| **Ramal de Entroncamento a Santana** | |
| Rosário | 14,00 |
| **Ramal de Rio dos Sinos a Taquara** | |
| Hamburgo Velho | 14,00 |
| Taquara | 13,00 |
| **Ramal de Taquara a Canela** | |
| Quilômetro 41 | 6,50 |
| Quilômetro 44 | 6,50 |
| **Ramal de Couto a Santa Cruz** | |
| Santa Cruz | 13,85 |

**j) Triângulos de reversão**

Os existentes, que figuram na relação abaixo, continuam em bom estado de conservação.

| ESTAÇÕES | Local | Lado | Linha morta |
|---|---|---|---|
| **Santa Maria à Pôrto Alegre** | | | |
| Santa Maria ............. | recinto | esquerdo | ligado |
| Jacuí .................... | fora | direito | — |
| Couto .................... | — | esquerdo | 106,00 |
| João Rodrigues .......... | fora | " | 100,00 |
| Santo Amaro ............ | " | " | 40,00 |
| Margem do Taquarí ...... | recinto | direito | ligado |
| Barreto .................. | fora | " | " |
| Montenegro ............. | " | esquerdo | " |
| Rio dos Sinos ........... | recinto | " | " |
| Diretor A. Pestana ...... | " | direito | 98,00 |
| **Santa Maria a Uruguaiana** | | | |
| Canabarro ............... | recinto | esquerdo | 96,33 |
| Dilermando de Aguiar ... | fora | direito | ligado |
| Cacequí ................. | recinto | esquerdo | " |
| Tigre .................... | " | " | morta |
| Guassú Boi ............. | " | " | 100,00 |
| Uruguaiana ............. | " | " | ligado |
| **Entroncamento a Santana** | | | |
| Entroncamento .......... | recinto | esquerdo | ligado |
| Santana ................. | " | " | " |
| **Cacequí a Rio Grande** | | | |
| São Gabriel ............. | recinto | direito | 87,00 |
| São Sebastião ........... | " | " | ligado |
| Parada Augusto Duprat.. | " | esquerdo | 150,00 |
| Seival .................. | " | " | 27,00 |
| Biboca .................. | " | " | ligado |
| Cêrro Chato ............. | " | direito | 49,00 |
| Eng.° Ivo Ribeiro ........ | " | " | 42,80 |
| Junção .................. | " | " | ligado |
| Rio Grande ............. | " | " | " |
| Marítima ................ | fora | " | " |

| ESTAÇÕES | Local | Lado | Linha morta |
|---|---|---|---|
| **Ramal Costa do Mar** | | | |
| Vila Siqueira ............ | recinto | direito | 94,00 |
| **Santa Maria a Marcelino Ramos** | | | |
| Pinhal .................. | recinto | direito | 81,00 |
| Val de Serra .......... | " | " | morta |
| Tupanciretã ............ | " | esquerdo | 60,00 |
| Cruz Alta .............. | " | direito | 43,80 |
| Santa Bárbara .......... | " | esquerdo | 31,60 |
| Pinheiro Marcado ....... | fora | direito | 149,00 |
| Passo Fuudo ............ | recinto | " | 33,80 |
| Bôa Vista do Erechim ... | fora | esquerdo | 83,00 |
| **Cruz Alta a Giruá** | | | |
| Alto União ............. | recinto | direito | 70,00 |
| Ijuí .................... | " | " | 50,00 |
| Santo Ângelo .......... | " | esquerdo | 34,00 |
| Giruá ................... | " | " | ligado |
| **Montenegro a Caxias** | | | |
| Carlos Barbosa .......... | fora | esquerdo | 49,00 |
| Caxias .................. | " | " | 64,00 |
| **Carlos Barbosa a Bento Gonçalves** | | | |
| Garibaldi ................ | recinto | esquerdo | 90,00 |
| Bento Gonçalves .......... | " | direito | 80,00 |
| **Alegrete a Quaraí** | | | |
| Severino Ribeiro ........ | recinto | esquerdo | 43,05 |
| **D. Aguiar-Santiago-São Borja** | | | |
| Jaguarí .................. | recinto | esquerdo | 86,00 |
| **São Sebastião a Dom Pedrito** | | | |
| Dom Pedrito ............ | recinto | esquerdo | 25,00 |

| ESTAÇÕES | Local | Lado | Linha morta |
|---|---|---|---|
| **Bazílio a Jaguarão** | | | |
| Bazílio .................. | fora | direito | 62,00 |
| Jaguarão ................ | recinto | " | 52,00 |
| **Taquara a Canela** | | | |
| Taquara ................. | fora | esquerdo | ligado |
| Canela .................. | recinto | direito | " |
| **Uruguaiana a São Borja** | | | |
| Ibicuí ................... | recinto | direito | — |
| Tuparaí ................. | " | esquerdo | — |
| Recreio ................. | " | " | — |
| São Borja ............... | " | direito | — |
| **Uruguaiana a Barra do Quaraim** | | | |
| Barra do Quaraim ....... | recinto | direito | — |

**k) Acessórios de linha**

A discriminação exposta em quadro a seguir, apresenta os materiais empregados na conservação da linha e na construção e aumento de desvios, por conta de custeio.

**l) Edifícios**

Em quadro mais adiante, podem-se apreciar os trabalhos realizados em edifícios, com uma despesa total de ........ **1.317:045$100.**

## ACESSÓRIOS DE LINHA

**Quantidade e espécie de materiais empregados na reparação da linha e aumento de desvios, etc. durante o ano de 1940**

| MESES | Grampos de trilhos | Tirefonds | Talas de junção | Parafuso de trilhos | Arruelas de parafusos | Parafusos de desvio | Selas de apôio | Cunhas para dormentes de aço | Retensores | Parafusos de selas | APARELHOS DE DESVIO | | | | Corações de aparelhos de desvio | Lanças de aparelhos de desvio | Contralanças de aparelhos de desvio | Coxinetes de aparelhos de desvio | Tirantes de aparelhos de desvio | Caixa de manobras | Protetores de lanças | Almofadas de selas | Orelha para centro de lança | Orelha para ponta de lança | Parafusos de castanhas | Parafusos de coxinetes | Caranguejos para aparelhos de desvio | Parafusos de caranguejos |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | Tipo 20 Kgs. | Tipo 23 Kgs | Tipo 30 Kgs. | Tipo 32 Kgs. | | | | | | | | | | | | | | |
| | P. | P. | P. | P | P. | P. | P. | P. | P. | P | | | | | P. | P. | P. | P. | P. | P. | P. | P. | P. | P | P | P. | P | P |
| Janeiro | 92.313 | 12.623 | 1.584 | 31.288 | 25.193 | 137 | 58 | 122 | — | 100 | 4 | 1 | 2 | 3 | — | — | — | 64 | — | — | — | — | 4 | — | — | — | — | — |
| Fevereiro | 89.151 | 20.256 | 3.183 | 13.028 | 34.588 | 526 | — | 588 | — | — | — | 1 | 3 | 5 | — | — | — | 36 | 2 | — | — | — | 6 | 6 | 1.560 | 80 | — | — |
| Março | 85.034 | 12.868 | 2.514 | 37.738 | 27.028 | 50 | 151 | 966 | — | — | — | 1 | 4 | 3 | — | — | — | 47 | — | — | — | — | — | | — | — | — | — |
| Abril | 90.276 | 18.577 | 2.333 | 43.956 | 25.598 | 89 | 457 | 3.160 | — | — | — | — | 2 | 5 | 1 | — | — | 41 | 2 | — | — | 1.100 | — | 4 | — | — | 4 | 8 |
| Maio | 92.853 | 12.765 | 2.977 | 41.140 | 31.056 | 297 | 799 | 1.772 | — | — | — | — | — | 2 | 1 | 2 | — | 37 | 18 | 3 | — | — | — | | 1.500 | — | 36 | — |
| Junho | 71.213 | 10.110 | 1.202 | 30.674 | 24.474 | 52 | 82 | 482 | — | — | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | — | — | 16 | 23 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Julho | 91.485 | 14.949 | 1.353 | 39.738 | 28.424 | 271 | 91 | 1.416 | — | — | — | 1 | — | 3 | — | — | — | 26 | — | — | — | — | — | | — | — | — | |
| Agosto | 118.502 | 17.123 | 2.296 | 45.215 | 26.756 | 179 | 374 | 584 | — | — | 1 | — | 2 | 2 | 1 | — | 3 | 4 | 8 | — | — | — | — | | | | 6 | |
| Setembro | 101.963 | 16.539 | 2.552 | 34.096 | 19.393 | 157 | 242 | 332 | — | 728 | 1 | — | — | 2 | — | 1 | — | 46 | — | — | 12 | 900 | 4 | 3 | — | — | 76 | 140 |
| Outubro | 102.763 | 15.329 | 2.511 | 29.104 | 18.688 | 269 | 147 | 224 | — | — | — | — | 8 | — | 1 | 8 | — | 51 | 3 | — | 21 | — | 5 | | 800 | — | 8 | 16 |
| Novembro | 117.481 | 5.625 | 3.441 | 32.468 | 18.741 | 173 | 646 | 665 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 7 | — | 22 | — | — | — | — | | — | — |
| Dezembro | 111.829 | 13.924 | 2.994 | 22.8[illegible]2 | 17.206 | 102 | 317 | 1.484 | 34 | — | — | — | — | — | — | 2 | — | 16 | — | — | 18 | — | | | — | — | — | |
| Totais | 1.164.863 | 170.688 | 28.940 | 481.197 | 297.145 | 2.302 | 3.364 | 11.795 | 34 | 828 | 7 | 7 | 22 | 26 | 5 | 13 | 3 | 387 | 63 | 3 | 73 | 2.000 | 19 | 13 | 3.860 | 80 | 130 | 164 |

298 . 308

**Resumo geral dos trabalhos executados em edifícios no exercício de 1940, com custo médio**

| LINHAS E RAMAIS | N.º de obras | Total das despesas | Custo médio da obra |
|---|---|---|---|
| Rio dos Sinos a Canela.... | 26 | 35:686$950 | 1:372$344 |
| Variante Barreto a Diretor A. Pestana ............ | 24 | 4:929$890 | 205$412 |
| Carlos Barbosa a Bento Gonçalves ................. | 12 | 11:623$910 | 968$659 |
| Montenegro a Caxias...... | 46 | 33:417$330 | 726$463 |
| Ramiz Galvão a Santa Cruz | 5 | 6:670$470 | 1:334$094 |
| Santa Maria a Pôrto Alegre | 296 | 323:383$780 | 1:092$512 |
| Santa Maria a Uruguaiana | 288 | 190:222$190 | 660$493 |
| Entroncamento a Santana.. | 36 | 34:970$130 | 971$392 |
| Alegrete a Quaraí.......... | 14 | 4:647$710 | 331$979 |
| Barra do Quaraim - Itaquí - S. Borja................ | 79 | 102:338$320 | 1:295$421 |
| São Sebastião a Dom Pedrito .................. | 9 | 4:458$510 | 495$390 |
| Cacequí a Rio Grande..... | 262 | 252:244$350 | 962$764 |
| Bazílio a Jaguarão........ | 15 | 8:509$220 | 567$281 |
| Junção a Vila Siqueira..... | 7 | 5:619$910 | 802$840 |
| Cruz Alta a Esquina....... | 45 | 25:628$230 | 569$516 |
| Santa Maria a Marcelino Ramos .................. | 187 | 166:217$980 | 888$866 |
| Dilermando de Aguiar a São Borja .................. | 68 | 57:334$100 | 843$148 |
| Vila Belga................. | 71 | 49:142$120 | 692$142 |
| Soma .............. | 1.490 | 1.317:045$100 | 883$922 |

## m) Instalações hidráulicas

1.º — Obras novas

Os serviços de maior importância executados, foram os seguintes:

No Km. 2 da linha de Santa Maria a Uruguaiana, próximo a Santa Maria, foi montada uma rêde de água para abastecimento da nova usina e das casas dos encarregados da Parada

I. Goulart e do Mestre de linha, sendo que a água procede da hidráulica da Prefeitura de Santa Maria.

No ramal de Rio dos Sinos a Taquara, nesta última estação, foi construída a casa de máquinas e montados dois grupos de eletro-bomba para a nova caixa d'água junto ao depósito de locomotivas.

**2.° — Pintura de reservatórios**

Durante o ano foram pintadas 24 caixas d'água.

**3.° — Sinais elétricos**

Atualmente existem 31 caixas d'água dotadas de campaínha elétrica para sinalização do nivel máximo. Além destas, mais cinco outras com campaínha e telefone e duas outras só com telefone, para permitir a comunicação rápida com os Depósitos, Oficinas ou Estações, visto estas instalações hidráulicas serem das mais importantes e estarem afastadas dos centros consumidores de água.

**4.° — Despesas**

As despesas com os serviços executados nas ínstalações hidráulicas, constam de quadro a seguir.

**5.° — Fornecimento d'água aos trens**

O fornecimento d'água aos trens atingiu a 4.109.377 metros cúbicos, na importância de
1.053:418$000
e seu custo médio foi de 0$256.

Em 1939 a quantidade alcançou a 4.026.893 metros cúbicos, ao preço de
1.055:034$000
e o custo médio foi de 0$261.

A diferença para menos, verificada neste ano, no custo médio do metro cúbico de água fornecida, teve como causa o melhor aproveitamento do pessoal.

Em quadro mais adiante, observa-se o acima exposto.

**Resumo geral dos trabalhos executados nas instalações hidráulicas no exercício de 1940, com o custo médio**

| LINHAS E RAMAIS | Número de obras | Total da despesa | Custo médio |
|---|---|---|---|
| Pôrto Alegre a Vila Nova ... | 1 | 17$000 | 17$000 |
| Var. Barreto a Dir. A. Pestana | 10 | 2:787$140 | 278$714 |
| Rio dos Sinos a Canela ...... | 14 | 5:818$100 | 415$578 |
| Montenegro a Caxias ...... | 13 | 4:204$410 | 323$416 |
| Carlos Barbosa a B. Gonçalves | 2 | 81$080 | 40$540 |
| Ramiz Galvão a Santa Cruz . | 1 | 90$200 | 90$200 |
| Santa Maria a Pôrto Alegre . | 140 | 120:955$780 | 863$969 |
| Santa Maria a Uruguaiana ... | 75 | 40:522$260 | 540$296 |
| Entroncamento a Santana .... | 37 | 35:896$660 | 970$180 |
| Alegrete a Quaraí ........... | 12 | 1:061$780 | 88$480 |
| Barra Quaraim - Itaquí - São Borja .................... | 34 | 24:096$330 | 708$715 |
| São Sebastião a Dom Pedrito . | 8 | 1:937$130 | 242$140 |
| Bazílio a Jaguarão .......... | 11 | 1:266$000 | 115$090 |
| Cacequí a Rio Grande ........ | 109 | 68:046$280 | 624$277 |
| Junção a Vila Siqueira ...... | 1 | 33$860 | 33$860 |
| Cruz Alta a Esquina ......... | 23 | 6:045$250 | 262$836 |
| Santa Maria a Marcelino Ramos | 109 | 56:137$860 | 515$026 |
| Dilermando de Aguiar a São Borja .................... | 53 | 16:816$580 | 317$293 |
| Total .................. | 653 | 385:813$700 | 590$832 |

Ja
Fe
Ma
Ab
Ma
Ju
Ju
Ag
Se
Ou
No
De

313

**Água fornecida aos trens em 1940**

| MESES | Volume d'agua m³ | DESPESAS FEITAS COM | | | | | | Custo do m³ de água bombada |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Material | Energia elétrica | Hidráulicas municipais | Arrendamentos | Pessoal | Total | |
| Janeiro | 357.107 | 32.888$000 | 6.611$000 | 6.587$000 | 1.187$000 | 39:669$000 | 86:942$000 | 0$243 |
| Fevereiro | 342.116 | 32:092$000 | 6:539$000 | 5.927$000 | 1:110$000 | 40:040$000 | 85:708$000 | 0$250 |
| Março | 362.165 | 34:152$000 | 7:071$000 | 6:420$000 | 1:110$000 | 40:146$000 | 89:199$000 | 0$246 |
| Abril | 341.436 | 31.809$000 | 7.555$000 | 5:082$000 | 1.110$000 | 40:167$000 | 85:723$000 | 0$251 |
| Maio | 356.967 | 33.218$000 | 8:000$000 | 5:469$000 | 1:110$000 | 40:138$000 | 87:965$000 | 0$246 |
| Junho | 341.231 | 34.136$000 | 8:921$000 | 5:004$000 | 1:110$000 | 39:774$000 | 88:915$000 | 0$260 |
| Julho | 351.769 | 34:306$000 | 8:873$000 | 5:666$000 | 1:110$000 | 40:619$000 | 90:574$000 | 0$255 |
| Agôsto | 340.947 | 33.198$000 | 8:095$000 | 5:187$000 | 1:110$000 | 40:655$000 | 88:245$000 | 0$258 |
| Setembro | 321.485 | 32.621$000 | 8:105$000 | 5:284$000 | 1.110$000 | 40:692$000 | 87:815$000 | 0$273 |
| Outubro | 331.115 | 33.115$000 | 8:278$000 | 6:127$000 | 1:110$000 | 40:379$000 | 89:009$000 | 0$266 |
| Novembro | 320.729 | 30:811$000 | 8:696$000 | 5:199$000 | 1:110$000 | 40:354$000 | 86:170$000 | 0$268 |
| Dezembro | 336.370 | 31:351$000 | 8:793$000 | 5:937$000 | 1:110$000 | 39:929$000 | 87:123$000 | 0$259 |
| Total 1940 | 4.109.377 | 394.033$000 | 95:537$000 | 67:889$000 | 13:397$000 | 482:562$000 | 1.053:418$000 | 0$256 |
| Total 1939 | 4.026.893 | 400:705$000 | 93:957$000 | 64:460$000 | 18:900$000 | 477:012$000 | 1.055:034$000 | 0$261 |
| Diferenças | + 82.484 | — 6:672$000 | + 1:580$000 | + 3:429$000 | — 5:503$000 | + 5:550$000 | — 1:616$000 | — 0$005 |

17 a 316

n) **Trens de lastro**

Trabalharam no serviço ativo 27 trens de lastro, a saber:
7 empregados no transporte de pedra britada para o lastramento da linha e 20 no transporte de diversos materiais para a conservação da linha, que, como se sabe, compreende o transporte, a distribuição de dormentes e outras obras.

A situação no fim do ano, dos trens de lastro, distribuídos pelas Residências, foi a seguinte:

| | |
|---|---|
| 1.ª Residência | 2 |
| 2.ª Residência | 1 |
| 3.ª Residência | 5 |
| 4.ª Residência | 4 |
| 5.ª Residência | 4 |
| 6.ª Residência | 2 |
| 7.ª Residência | 2 |
| 8.ª Residência | 1 |
| 9.ª Residência | 2 |
| 10.ª Residência | 2 |
| 11.ª Residência | 2 |
| Total | 27 |

O percurso total dêsses trens foi de 531.049 Kms. e a tonelagem transportada foi de 583.537 tons.

As despesas totais atingiram a importância de:

1.568:819$600

## FÁBRICA DE TUBOS DE CIMENTO

Os serviços executados pela fábrica de tubos de cimento armado, existente no Km. 3.700 da linha de Santa Maria a P. Alegre, constam, discriminadamente, em quadro que segue.

O número total de tubos e outros artefactos fabricados, foi:

| | |
|---|---|
| Em 1940 | 904 |
| Em 1939 | 1.761 |
| Para menos | 857 |

Pelos dados a seguir verifica-se que houve um decréscimo na produção e, porisso, na despesa.

| DESIGNAÇÃO | ANOS | | CUSTO DA PEÇA | | EM 1940 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Despesa para: | | Preço da peça: | |
| | 1939 | 1940 | 1939 | 1940 | mais | menos | para mais | para menos |
| Material .... | 33:261$700 | 38:094$800 | 18$887 | 42$140 | 4:833$100 | — | 23$253 | — |
| Pessoal .... | 28:187$400 | 16:269$700 | 16$007 | 17$997 | — | 11:917$700 | 1$990 | — |
| Total .... | 61:449$100 | 54:364$500 | 34$894 | 60$137 | 4:833$100 | 11:917$700 | 25$243 | — |
| Produção. | 1.761 | 904 | — | — | — | — | — | — |

**Produção e d**

| DESIGNAÇÃ |
|---|
| Tubos de dreno de 0,15 m. . |
| Tubos de dreno de 0,20 m. . |
| Tubos de dreno de 0,30 m. . |
| Tubos de dreno de 0,45 m. . |
| Tubos de dreno de 0,60 m. . |
| Tubos de dreno de 0,80 m. . |
| Tubos de dreno de 1,00 m. . |
| Tubos de dreno de 1,40 m. . |
| Tubos de dreno poço 1,00 m. |
| Tubos de dreno poço 1,40 m. |
| Tampa de cimento de 1,00 m. |
| Jôgo de alas para boeiro ... |
| Calhas de cimento .......... |
| Fundo de cimento de 0,30 m. |
| Bocal de cimento de 0,30 m. |
| Bocal de cimento de 1,00 m. |
| Marcos hectométricos ........ |
| Caixa de cimento ........... |
| Alas de cimento ............ |
| Totais .............. |
| **Materiais** |
| Cimento em sacos .......... |
| Areia — m³ ................ |
| Ferro 6 m/m kgs. .......... |
| Ferro 1 m/m kgs. .......... |
| Despesa com materiais ..... |
| Despesa com pessoal ....... |
| Total da despesa ... |

319 a 322

**Produção e despesa com os artefactos de cimento durante o ano de 1940**

| DESIGNAÇÃO | Totais do ano de 1940 | Totais do ano anterior | DIFERENÇAS | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Para mais | Para menos |
| Tubos de dreno de 0,15 m. | — | 204 | — | 204 |
| Tubos de dreno de 0,20 m | — | — | — | — |
| Tubos de dreno de 0,30 m. | 381 | 445 | — | 64 |
| Tubos de dreno de 0,45 m | 100 | 381 | — | 281 |
| Tubos de dreno de 0,60 m | 69 | 51 | 18 | — |
| Tubos de dreno de 0,80 m | 6 | 18 | — | 12 |
| Tubos de dreno de 1,00 m | 92 | 387 | — | 295 |
| Tubos de dreno de 1,10 m | 163 | 78 | 85 | — |
| Tubos de dreno poço 1,00 m | 10 | — | 10 | — |
| Tubos de dreno poço 1,10 m | 9 | — | 9 | — |
| Tampa de cimento de 1,00 m | — | 22 | — | 22 |
| Jogo de [illegible] para [illegible] | — | 2 | — | 2 |
| Calhas de cimento | — | 119 | — | 119 |
| Fundo de cimento de 0,30 m | — | 26 | — | 26 |
| Bocal de cimento de 0,30 m | — | 26 | — | 26 |
| Bocal de cimento de 1,00 m | — | 2 | — | 2 |
| Marcos hectométricos | 60 | | 60 | — |
| [illegible] de cimento | 9 | — | 9 | — |
| [illegible] de cimento | 5 | — | 5 | — |
| Totais | 904 | 1.761 | 196 | 1.053 |
| **Materiais** | | | | |
| Cimento em sacos | 1.477 | 2.375 | — | 898 |
| Areia m³ | 285,0 | 293,5 | — | 8,50 |
| Ferro 6 m/m kgs | 8.824 | 13.341 | — | 1.517 |
| Ferro [illegible] m/m kgs. | 13,2 | 69,9 | — | 26,70 |
| Despesa com materiais | 38:094$800 | 33.261$700 | 4:833$100 | — |
| Despesa com pessoal | 16:269$700 | 28:187$400 | — | 11:917$700 |
| Total da despesa | 54:364$500 | 61:449$100 | 4:833$100 | 11:917$700 |

## AUTOS DE LINHA

O quadro seguinte mostra o percurso, as despesas e médias respectivas dos autos de linha, assim discriminados:

| | |
|---|---|
| Percurso em 1939 ........ | 260.502 kms. |
| Percurso em 1940 ........ | 273.375 „ |
| Para mais ........ | 12.873 kms. |

| | |
|---|---|
| Despesa em 1939 ............ | 75:820$930 |
| Despesa em 1940 ............ | 81:921$100 |
| Para mais .......... | 6:100$170 |

Custo médio do quilômetro:

| | |
|---|---|
| Em 1939 ........................ | 0$292 |
| Em 1940 ........................ | 0$299 |
| Para mais ............... | 0$007 |

| N.° dos autos | RESIDÊNCIAS | Custo quilométrico com materiais | Custo quilométrico total | Meses de funcionamento |
|---|---|---|---|---|
| Chv. | Chefia da Linha ... | 0$239 | 0$347 | 12 |
| 11 | 1.ª Residência ..... | 0$161 | 0$266 | 5 |
| 12 | 2.ª Residência ..... | 0$196 | 0$281 | 12 |
| 13 | 3.ª Residência ..... | 0$230 | 0$314 | 12 |
| 14 | 4.ª Residência ..... | 0$232 | 0$333 | 12 |
| 15 | 5.ª Residência ..... | 0$215 | 0$325 | 12 |
| 16 | 6.ª Residência ..... | 0$239 | 0$320 | 12 |
| 17 | 7.ª Residência ..... | 0$245 | 0$325 | 12 |
| 18 | 8.ª Residência ..... | 0$194 | 0$274 | 12 |
| 19 | 9.ª Residência ..... | 0$210 | 0$294 | 12 |
| 20 | 10.ª Residência ..... | 0$159 | 0$264 | 12 |
| 21 | 11.ª Residência ..... | 0$173 | 0$255 | 12 |
| 10 | Inspetoria hidráulica | 0$220 | 0$298 | 11 |
| | Totais .......... | 0$209 | 0$299 | — |
| | Totais em 1939 | 0$189 | 0$292 | — |
| | Diferenças em 1940 | 0$020 | 0$007 | — |
| | | — | — | — |

325 a 328

## Custo quilométrico das viagens dos autos de linha

| N.º dos autos | RESIDÊNCIAS | Quilometragem feita | Gasolina gasta em litros | Despesas com materiais | Despesas com pessoal | Despesas totais | Quilômetros por litro de gasolina | Custo quilométrico com materiais | Custo quilométrico total | Meses de funcionamento |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ch. | Chefia da Linha ...... | 17.678 | 2.433,500 | 4:238$630 | 1:898$000 | 6:136$630 | 7,264 | 0$239 | 0$347 | 12 |
| 11 | 1.ª Residência ... | 4.152 | 378,500 | 699$400 | 406$000 | 1:105$400 | 10,969 | 0$161 | 0$266 | 5 |
| 12 | 2.ª Residência ...... | 21.762 | 2 399,550 | 4:256$980 | 1:878$800 | 6:135$780 | 9,069 | 0$196 | 0$281 | 12 |
| [illegible] | 3.ª Residência ... | 17.503 | 2 217,000 | 4:027$260 | 1.475$500 | 5:502$760 | 7,894 | 0$230 | 0$314 | 12 |
| 14 | 4.ª Residência ... | 18.854 | 2 405,780 | 4 389$820 | 1 890$500 | 6:280$320 | 7,836 | 0$232 | 0$333 | 12 |
| 15 | 5.ª Residência | 26.047 | 3 153,510 | 5:616$110 | 2:849$700 | 8:465$810 | 8,259 | 0$215 | 0$325 | 12 |
| 16 | 6.ª Residência ... | 22.329 | 2.960,000 | 5 353$990 | 1:813$700 | 7:167$690 | 7,543 | 0$239 | 0$320 | 12 |
| [illegible] | 7.ª Residência ... | 25.941 | 3 617,000 | 6.363$480 | 2:088$600 | 8:452$080 | 7,171 | 0$245 | 0$325 | 12 |
| 18 | 8.ª Residência ... | 34.357 | 3 779,200 | 6:684$950 | 2:741$100 | 9:426$050 | 9,091 | 0$194 | 0$274 | 12 |
| 19 | 9.ª Residência ... | 25 442 | 3 084,000 | 5 367$090 | 2:119$300 | 7:486$390 | 8,249 | 0$210 | 0$294 | 12 |
| 20 | 10.ª Residência ... | 24.351 | 2.310,000 | 3:887$200 | 2.542$100 | 6:429$300 | 10,541 | 0$159 | 0$264 | 12 |
| 21 | 11.ª Residência ... | 25.532 | 2 520,000 | 4 436$470 | 2:079$800 | 6:516$270 | 10,131 | 0$173 | 0$255 | 12 |
| 10 | Inspetoria hidráulica | 9.427 | 1 201,500 | 2:081$220 | 735$400 | 2:816$620 | 7,847 | 0$220 | 0$298 | 11 |
| | Totais | 273.375 | 32.459,510 | 57:402$600 | 24.518$500 | 81 921$100 | 8,422 | 0$209 | 0$299 | — |
| | Totais em 1939 | 260.502 | 31.255,728 | 49:466$790 | 26 354$140 | 75 820$930 | 8,334 | 0$189 | 0$292 | — |
| | Diferenças em 1940 { + | 12.873 | 1.203,812 | 7 935$810 | — | 6:100$170 | 0,088 | 0$020 | 0$007 | — |
| | Diferenças em 1940 { − | — | — | — | 1:835$640 | — | — | — | — | — |

## OBRAS POR CONTA DE "FUNDO DE MELHORAMENTOS"

No decorrer de 1940 esta Divisão dispendeu a importância de:

2.036:083$600

com os diversos serviços que executou por conta de "Fundo de Melhoramentos", cujos trabalhos e despesas, parciais, estão discriminados em quadro que figura adiante.

## OBRAS POR CONTA DA "SUBVENÇÃO DA UNIÃO"

Durante o ano foram levadas a débito da conta da subvenção de 200.000:000$000, concedida pela União, para reaparelhamento da Viação Férrea, de acôrdo com o decreto lei n.° 552, de 12 de julho de 1938, vários serviços na importância total de:

8.385:238$210,

que constam, discriminadamente, por linhas e despesas parciais, em quadros que figuram adiante.

no de 1940

| Créditos | TOTAL GERAL | Autorizado ou orçado | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|
| — | 467:562$350 | 497:413$323 | Decreto 2.239 de 3-1-938. |
| — | 19:667$700 | 49:030$821 | Decreto 1.787 de 9-7-937 |
| — | 211:088$000 | 15.791:072$280 | GE/537 de 6-10-937 |
| — | 5.667:485$220 | — | Aviso 2.459 de 13-12-933 |
| — | 1.571:779$500 | — | Aviso 2.808 de 17-7-934 |
| — | 233:519$100 | — | Não tem decreto |
| — | 625:890$900 | — | Não tem decreto |
| — | 8.796:992$770 | — | |

## Despesas feitas na conta "Fundo de Melhoramentos", durante o ano de 1940

| DESIGNAÇÃO DA OBRA | DESPESAS DO ANO | | | | Despesa anterior a êste ano | Créditos | TOTAL GERAL | Autorizado ou orçado | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Material | Pessoal | Diversos | TOTAL | | | | | |
| **Linha Santa Maria a Pôrto Alegre** | | | | | | | | | |
| Linhas, prolongamento da plataforma e calçamento — recinto estação de Santa Maria ........................ ...... | — | — | 6:294$700 | 6:294$700 | 461:267$650 | — | 467:562$350 | 497:413$323 | Decreto 2.239 de 3-1-938 |
| Dormitório para pessoal de trens em P. Alegre ........ .... | 12:905$000 | 112$000 | 1:727$400 | 14:744$400 | 4:923$300 | — | 19:667$700 | 49:030$821 | Decreto 1.787 de 9-7-937 |
| **Linha de Cacequi a Rio Grande** | | | | | | | | | |
| Substituição de trilhos e aparelhos de desvios entre Cacequi e São Sebastião .. ............ ........ ....... ..... .. | — | — | 11:664$000 | 11:664$000 | 199:424$000 | — | 211:088$000 | 15.791:072$280 | GE/537 de 6-10-937 |
| **Ramal de Jaguari a São Borja** | | | | | | | | | |
| Construção do ramal Jaguari a São Borja . . ........... | — | — | 408:401$600 | 408:401$600 | 5.259:083$620 | — | 5.667:485$220 | — | Aviso 2.459 de 13-12-933 |
| **Ramal Dom Pedrito a Santana** | | | | | | | | | |
| Construção do ramal Dom Pedrito a Santana . ...... | — | — | 735:568$900 | 735:568$900 | 836:210$600 | — | 1.571:779$500 | — | Aviso 2.808 de 17-7-934 |
| **Ramal Santa Maria a Pelotas** | | | | | | | | | |
| Construção do ramal Santa Maria a Pelotas ..... . .. | — | — | 233:519$100 | 233:519$100 | — | — | 233:519$100 | — | Não tem decreto |
| **Ramal Santiago a São Luiz** | | | | | | | | | |
| Construção do ramal Santiago a São Luiz . .... | — | — | 625:890$900 | 625:890$900 | — | — | 625:890$900 | — | Não tem decreto |
| Total ..... .. ......... . ... ......... .. | 12:907$000 | 112$000 | 2.023:066$600 | 2.036:083$600 | 6.760:909$170 | — | 8.796:992$770 | — | |

331 a 336

## Despesas feitas em conta "Subvenção da União", durante o ano de 1940

| DESIGNAÇÃO DA OBRA | DESPESAS FEITAS DURANTE O ANO DE 1940 | | | | Despesa anterior a êste ano | Créditos | TOTAL GERAL | Autorizado ou orçado | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Material | Pessoal | Diversos | TOTAL | | | | | |
| **Linha Santa Maria a Pôrto Alegre** | | | | | | | | | |
| Reconstrução e aumento da estação Rio dos Sinos | 55$100 | 2:098$400 | 1.071$500 | 3:722$000 | 57:309$300 | — | 61:031$300 | 12:486$144 | Decretos 3.790 e 5.440 |
| Construção da carvoeira de Santa Maria | — | — | 43$900 | 43$900 | 35.612$900 | — | 35:656$800 | 70:351$366 | Decreto 5.479 de 8-4-40 |
| Armazem e aumento de linhas em Cachoeira | — | — | 21$000 | 21$000 | — | — | 21$000 | — | — |
| Aumento de linhas em Santa Maria | — | 575$700 | 226$200 | 801$900 | — | — | 801$900 | — | — |
| Aquisição de 280 Kms de trilhos e acessórios para substituição da linha entre Barreto e S. Maria | 4:779$000 | 48 222$300 | 3.959:280$400 | 4 012.281$700 | — | — | 4 012.281$700 | — | — |
| **Ramal Rio dos Sinos a Taquara** | | | | | | | | | |
| Nova instalação hidráulica em Taquara | 32 137$300 | 12.720$600 | 1:602$500 | 49.460$400 | 22:178$400 | 195$800 | 71:443$000 | 200:540$191 | Decretos 3.572 e 5.483 |
| **Linha Santa Maria a Marcelino Ramos** | | | | | | | | | |
| Cobertura da plataforma da est. Cruz Alta | 3:734$100 | 1:726$300 | — | 5:460$400 | 50:827$600 | 1:548$600 | 57.739$400 | 85:766$076 | Decreto 4.329 de 30-6-39 |
| Linhas novas balança, girador e outras obras em Carasinho | 30.660$100 | 8 061$000 | 41:520$100 | 80:241$200 | 534:867$000 | 646$000 | 614:462$200 | 1.011:151$515 | Decretos 3.740 e 5.399 |
| Emprêgos de materiais especiais de linha no trecho Santa Maria : Passo Fundo | 159$300 | 452$800 | 64$400 | 676$500 | 18:688$700 | — | 19:365$200 | 878:392$063 | Decretos 5.397 e 3.332 |
| Estação e armazem em Belizario | 495$500 | 196$200 | 102$400 | 794$100 | — | — | 794$100 | 218:795$779 | Decreto 5.428 de 1-4-40 |
| **Linha de Santa Maria a Uruguaiana** | | | | | | | | | |
| Variantes e aterros de acesso a nova ponte sôbre o Toropi | 9:269$000 | 115.462$600 | 6:837$000 | 131:568$600 | 83 322$300 | — | 214:890$900 | — | — |
| Edifício para pôsto de vistia em Cacequi | — | — | 7$700 | 7$700 | — | — | 7$700 | 52:650$100 | Decreto 6.392 de 23-10-40 |
| Novas alvenarias para ponte Km 368 + 954,8 Uruguaiana | 21 142$700 | 28:604$400 | 1 414$400 | 51:161$500 | 10:823$200 | — | 61:984$700 | 51:217$800 | Decretos 5.849 e 3.402 |
| Montagem da caixa d'agua de Alegrete | 16,250$110 | 23:335$300 | 1 051$700 | 40 637$110 | 23:668$600 | — | 64:305$710 | 138:032$703 | Decreto 5.426 de 1-4-40 |
| **Linha de Cacequi a Rio Grande** | | | | | | | | | |
| Casa de maquinas bomba e inst. hidr. Pelotas | 4 128$500 | 13.204$600 | 4:449$300 | 21 782$400 | 18.014$500 | 60$100 | 39 736$800 | 55:195$720 | Decreto 1.330 de 30-6-39 |
| Desvio de cruzamento na lomba Candiota Klm 384$800 | 6:712$200 | 8.954$300 | — | 15.666$500 | — | — | 15:666$500 | 39:500$985 | Decreto 6.601 de 16-12-40 |
| Desvio de Três Divisa Km 154 + 640 | 4 648$300 | — | 41$800 | 4:690$100 | | — | 4:690$100 | 18:451$680 | Decreto 2.839 de 2-7-38 |
| **Ramal Entroncamento a Santana** | | | | | | | | | |
| Desvio de cruzamento no Km 247 + 100 Santana | | 2:391$700 | — | 2:391$700 | — | — | 2:391$700 | — | — |
| **Diversos** | | | | | | | | | |
| Revestimento da linha com pedra britada 1 plano | [illegible] | 7[illegible] 044$[illegible]00 | [illegible]$400 | 1 [illegible]$800 | 2.05[illegible] 898$100 | | [illegible]73.[illegible]28$900 | | Decreto 6.600 de 16-12-40 |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1 [illegible] | | 2 811 [illegible] | | Decreto 6.600 de 16-12-40 |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | 11 [illegible] | 17[illegible] 790$[illegible] | 136 3[illegible] | 102$900 | 311 215$[illegible]00 | — | — |
| Reaproveitamento de dormentes | 3 [illegible] 700 | 2 [illegible]75$300 | 902$800 | 7 521$800 | — | | 7 521$800 | 1.967 15[illegible]$100 | — |
| Reaproveitamento de trilhos e acessórios | 21 1[illegible]$200 | 60 528$300 | 6.782$000 | 88 498$500 | — | — | 88 498$500 | 4.132:958$500 | Decreto 6.648 de 30-12-40 |
| Aumento de dormentes em diversas linhas | | — | 33$700 | 33$700 | — | — | 33$700 | 1.340:645$021 | Decreto 5.486 de 8-4-40 |
| **Total** | 699:698$510 | 1 435 426$100 | 6.250:113$600 | 8.385:238$210 | 4.096:197$900 | 2:573$600 | 12.478:862$510 | — | |

337 a 342

**Resumo dos trilhos recortados e reempregados na linha principal no ano de 1940, por conta da verba da "Subvenção da União"**

| DESIGNAÇÃO DOS TRECHOS | Tipo 20 Kgs. | | Tipo 23 Kgs. | | Tipo 30 Kgs. | | Tipo 32 Kgs. | | TOTAIS | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | N.° | Metros lineares | N.° | Metros lineares | N.° | Metros lineares | N.° | Metros lineares | N.° | Metros lineares |
| Santa Maria a Uruguaiana ...... | 1.110 | 12.548,00 | — | — | — | — | — | — | 1.110 | 12.548,00 |
| Santa Maria a Marcelino Ramos . | — | — | — | — | — | — | 512 | 4.584,68 | 512 | 4.584,68 |
| Cacequí a Rio Grande .......... | — | — | — | — | 3.775 | 42.417,33 | — | — | 3.775 | 42.417,33 |
| Entroncamento a Santana ....... | — | — | 3.907 | 37.111,57 | — | — | — | — | 3.907 | 37.111,57 |
| Rio dos Sinos a Taquara ....... | — | — | 2.948 | 33.134,90 | — | — | — | — | 2.948 | 33.134,90 |
| Taquara a Canela ............. | — | — | 905 | 10.409,80 | — | — | — | — | 905 | 10.409,80 |
| Totais .................. | 1.110 | 12.548,00 | 7.760 | 80.656,27 | 3.775 | 42.417,33 | 512 | 4.584,68 | 13.157 | 140.206,28 |

# 5.ª DIVISÃO

## ESTUDOS E CONSTRUÇÕES

### RAMAL DE QUARAÍ

Como se viu no relatório anterior, ficaram para o exercício de 1940 apenas as obras complementares, que se desenvolveram como segue:

### RAMAL DA CHARQUEADA SÃO CARLOS

Ficou concluído, numa extensão de 2.080 metros.
O volume de terra escavado e transportado alcançou a 15.891 metros cúbicos.

### CONSERVAÇÃO DA LINHA ENTRE OS KMS. 335 e 347

Permaneceu a cargo da 5.ª Divisão até fins de junho e, dessa data em diante, passou para a 4.ª (Via Permanente).
No período citado, concluíram-se dois guarda-gados, que completaram o total de cinco, no ramal.
O volume de terra transportada, na conservação, foi de 4.475 metros cúbicos.
Abriram-se valetas externas nos cortes 126, 127, 128, 129, 130, 131 e 132.
As despesas no exercício apreciado atingiram:

| | |
|---|---|
| Materiais .................. | 34:491$700 |
| Mão de obra ............... | 354:929$400 |
| Total ............... | 389:421$100 |

Ou, recapitulando desde o início das obras, inclusive a parcela "diversos":

| | |
|---|---|
| até 1939 ............... | 10.767:674$850 |
| em 1940 ................ | 378:048$100 |
| Total .................. | 11.145:722$950 |

A diferença que se observa na despesa do ano é proveniente de um crédito de 11:373$000.

Deduzindo do orçamento consolidado, de 11.450 contos, os gastos ocorridos até dezembro de 1940, observa-se que o saldo disponível para a execução das obras restantes (edifícios, etc.) é de:

11.450:000$000 — 11.145:722$950 = 304:277$050

À medida que os trabalhos iam diminuindo, foi sendo dispensado o pessoal, que fôra admitido em caráter temporário, de sorte que, ao têrmo do ano, alí se conservava apenas uma turma de cêrca de 30 homens, entre operários profissionais e trabalhadores.

O empreendimento mais importante, ainda a executar, é a construção da estação definitiva na cidade de Quaraí, cuja localização foi determinada mediante ponderados estudos.

O projeto da fachada foi pôsto em concurso, nesta capital, e o trabalho classificado em primeiro lugar foi aproveitado no plano geral do edifício, já elaborado.

Seguir-se-á a concorrência e execução imediata das obras.

## CONSTRUÇÃO DE CÊRCAS

No fechamento do recinto de Quaraí, construíram-se 1.255 metros de cêrca.

A construção de cêrcas em todos os trechos faltantes, desde Severino Ribeiro, seguir-se-á de modo intenso.

## EMBARCADOURO EM BALTAZAR BRUM

Atendendo às necessidades da pecuária, naquela região, submeteu-se ao Govêrno Federal o projeto e orçamento de um embarcadouro de gado, próximo à estação de Baltazar Brum. A aprovação foi dada em decreto n.º 6.525, de 12 de novembro de 1940, cujo orçamento total é de:

89:063$104

O desvio, já concluído, tem a extensão de 295 metros.
Estão prontos o desvio, brete e os alicerces da balança, faltando o assentamento desta e a casa.
As despesas com êsses serviços atingiram à importância de:

42:453$981

## ALTERAÇÃO DO TRAÇADO DA VARIANTE BARRETO-DIRETOR A. PESTANA

Em meados de 1939, o sr. Comandante da 3.ª Região Militar dirigiu-se a esta Diretoria pedindo fôsse desviada a linha da Variante Barreto-Diretor A. Pestana, de modo a saír do recinto do quartel do 3.° Regimento de Aviação, em Canoas, por motivos de relevante conveniência do serviço de aviação.

Elaborado o projeto-orçamento, no total de 356:515$248, foi êle aprovado pelo decreto n.° 5.241, de 3 de fevereiro de 1940.

As obras da sub-variante foram iniciadas em seguida e, ao têrmo do exercicio, estavam bastante adiantadas.

A extensão do trecho alterado é de 2.343,70 metros.

A terra foi transportada de Vasconcellos Jardim, num volume de 1.889 metros cúbicos.

Foi lastrada com pedra britada a extensão de 1.900 metros.

Construíram-se 2.999 metros de cêrcas marginais.
Cêrcas retificadas: 585 metros.

.Foram construídos quatros boeiros retangulares de 0,40 × 0,80 m. e um tubular, de 0,30 m. de diâmetro na passagem de nível para o Campo de Aviação.

Terminada a construção dos encontros e enrocamentos montou-se a ponte de 10 metros de vão sôbre o Arroio Araçá, aproveitando-se a superstrutura metálica da ponte do traçado primitivo.

Foram empregados os seguintes volumes de pedra, transportada da pedreira da Prefeitura de São Leopoldo, em Esteio:

britada ........................ 740,260 m³
irregular ..................... 32,810 m³

A despesa realizada, até o têrmo do exercício, entre materiais e mão de obra, atingiu a 154:589$000.

## VARIANTES DA SERRA

Deliberada, como havia sido, a intensificação dos trabalhos de variantes para retificação completa do trecho de Pinhal a Cruz Alta, da linha de Santa Maria-Marcelino Ramos, adotou-se o sistema de empreitada, por etapas, sob a orientação e fiscalização técnicas da Viação Férrea.

Aberta a concorrência para o primeiro trecho, de cêrca de oito quilômetros, a partir de Val de Serra, venceu-a o tarefeiro JOSÉ CONFORTI.

O contrato entre êle e a Viação Férrea foi assinado a 11 de março e as obras tiveram início 10 dias depois.

O prazo contratual foi dilatado por duas prorrogações devidamente justificadas pelo empreiteiro e expirou a 31 de março de 1941.

A marcha dos serviços pode ser apreciada pelas quatro medições que se discriminam a seguir:

| Medições | Terra | Moledo | P. sôlta | R. branda | R. Dura | Volumes totais |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | m³ | m³ | m³ | m³ | m³ | m³ |
| 1.ª | 4.913,736 | 1.782,518 | 2.561,839 | 1.648,155 | 247,980 | 11.154,228 |
| 2.ª | 6.269,434 | 4.662,455 | 2.566,771 | 751,383 | 213,497 | 14.463,540 |
| 3.ª | 1.190,132 | 2.213,086 | 3.088,074 | 2.195,122 | 2.033,743 | 10.720,157 |
| 4.ª | 1.753,338 | 756,607 | 896,222 | 564,519 | 783,342 | 4.754,028 |
| Totais . | 14.126,640 | 9.414,666 | 9.112,906 | 5.159,179 | 3.278,562 | 41.091,953 |

De acôrdo com os preços unitários propostos pelo empreiteiro, os valores foram os seguintes, no total das quatro medições:

| | m.³ | | | |
|---|---|---|---|---|
| Terra ............ | 14.126,640 | a | 1$800.... | 25:427$952 |
| Moledo ........... | 9.414,666 | a | 2$500.... | 23:536$665 |
| P. sôlta .......... | 9.112,906 | a | 4$500.... | 41:008$077 |
| R. branda ........ | 5.159,179 | a | 8$500.... | 43:853$021 |
| R. dura .......... | 3.278,562 | a | 15$000.... | 49:178$430 |
| Total ......... | 41.091,953 | | | 183:004$145 |

Acrescentando-se a cada medição o preço dos transportes, empréstimos, valetas, etc., foram elas pagas nos valores de:

| | |
|---|---|
| 1.ª fatura .................... | 49:753$515 |
| 2.ª ,, .................... | 57:810$668 |
| 3.ª ,, .................... | 81:917$879 |
| 4.ª ,, .................... | 30:290$345 |
| Total .................. | 219:772$425 |

Daí se conclue que os preços médios, por metro cúbico, para os volumes brutos foram:

a) **escavação**

183:004$145 ÷ 41.091,953 = 4$453

b) **movimento geral**

219:772$425 ÷ 41.091,953 = 5$348

c) **despesas de transportes, valetas, etc.**

219:772$425 — 183:004$145 = 36:768$280

De cada fatura processada fizeram-se os descontos previstos no contracto, para cobrir o aluguel de materiais cedidos pela Viação Férrea e para constituir a retenção de garantia, à razão de 10 % sôbre o montante das faturas.

Tendo sido previsto em 60.000 metros cúbicos o volume do trecho atacado, segue-se que o movimento de 1940 (41.000) corresponde a 68 % de execução por parte do empreiteiro.

Em junho, foi aberta outra concorrência para o movimento de terra entre as estacas 2.350 e 2.655 da locação definitiva, trecho compreendido entre a estação Júlio de Castilhos e Charqueada São João, numa extensão de seis quilômetros, aproximadamente.

Venceu-a, novamente, o mesmo empreiteiro JOSÉ CONFORTI, sendo o contrato assinado a 25 de julho e as obras iniciadas 15 dias depois, simultaneamente com as anteriores, do primeiro contrato.

O prazo de conclusão é de 15 meses, devendo expirar a 10 de novembro de 1941.

A marcha dos serviços nesse segundo trecho se revela, igualmente, pelas medições feitas em 1940.

Atendendo à natureza do terreno, a classificação do material foi a seguinte:

| Medições | Terra | Moledo | Volumes totais |
|---|---|---|---|
| 1.ª | 1.684,696 | 1.684,698 | 3.369,394 |
| 2.ª | 2.387,376 | 2.387,377 | 4.774,753 |
| Totais ....... | 4.072,072 | 4.072,075 | 8.144,147 |

Os valores, observados idênticos preços do primeiro contrato, foram:

| | m.³ | | |
|---|---|---|---|
| Terra ............... | 4.072,072 a | 1$800.... | 7:329$730 |
| Moledo .............. | 4.072,075 a | 2$500.... | 10:180$185 |
| Totais.......... | 8.144,147 | | 17:509$915 |

Somando-se o custo dos transportes e valetas, têm-se:

| | |
|---|---|
| 1.ª fatura.................... | 9:431$341 |
| 2.ª ,, .................... | 14:932$573 |
| Total.................. | 24:363$914 |

Ou seja o custo médio do volume bruto, por metro cúbico:

a) escavação

17:509$915 ÷ 8.144,147 = 2$150

b) movimento geral

24:363$914 ÷ 8.144,147 = 2$991

c) despesas de transportes e valetas

24:363$914 — 17:509$915 = 6:853$999

O volume total estimado no contrato para essa segunda etapa foi de 160.000 metros cúbicos.

Quer dizer, pois, que o rendimento dos quatro meses de trabalho, no exercício apreciado (17.500 m.$^3$), corresponde a 11 % da execução a cargo do empreiteiro.

———

A atividade da fiscalização e execução, que a Viação Férrea se reservou, esteve a cargo da Residência, com sede provisória em Val de Serra e um escritório em Júlio de Castilhos, dotados de auxiliares necessários, em proporção ao desenvolvimento dos trabalhos.

Os estudos técnicos abrangeram uma extensão de 40 quilômetros e a construção, assistida e fiscalizada, compreendeu cêrca de 15 Kms.

Concluíu-se o assentamento da linha nos 7,100 Kms. que haviam ficado do exercício anterior, quando as obras eram executadas exclusivamente por administração.

Os estudos, estaqueamentos, locações, nivelamentos, obras de arte, etc., acompanharam os progressos do preparo do leito, nas duas etapas em construção.

O movimento de terra por administração atingiu a 780 metros cúbicos.

Construíram-se 12 boeiros, a metade capeados e a outra metade tubulares, e mais um guarda-gado.

Nas oficinas da Residência preparam-se, para o assentamento da linha, o seguinte material de reemprêgo:

| | |
|---|---|
| grampos de linha ............... | 17.000 |
| parafusos (32 Kg.) .............. | 2.800 |
| tirefonds ........................ | 1.150 |

Foram entalhados e furados 6.400 dormentes, sendo 3.700 novos e 2.700 de reemprêgo.

Construíram-se 8.450 metros de cêrcas marginais.

As despesas, nesse setor administrativo, foram:

| | |
|---|---|
| material ..................... | 140:082$000 |
| mão de obra ............... | 189:714$600 |
| diversos ..................... | 227:569$400 |
| Total................. | 557:366$000 |

Recapitulando:

**Faturas do tarefeiro**

| | |
|---|---|
| 1.ª etapa.................... | 219:772$425 |
| 2.ª „ .................... | 24:363$914 |
| Soma parcial......... | 244:136$339 |
| **Despesas por administração** . | 557:366$000 |
| Soma total do ano ... | 801:502$339 |

O projeto-orçamento atualizado para execução das variantes até Cruz Alta, aprovado por decreto n.º 5.853, de 22 de junho de 1940, alcança à cifra de 19.523:831$903.

Gastaram-se, em 1939, a débito dessa verba, 428:281$700.

O saldo disponível, no princípio de 1940, era, pois, de:

19.523:831$903 — 428:281$700 = 19.095:550$203

Deduzindo o dispêndio total do exercício relatado, segue-se que a verba disponível para o ano seguinte (1941) é de:

19.095:550$203 — 801:502$339 = 18.294:047$864

Retrocedendo ao início das obras, verifica-se a despesa seguinte:

**De 1930 a 1938**

| | | |
|---|---|---|
| p/conta de Capital ...................... | | 7.656:858$140 |
| p/conta "Fundo de Melhoramentos" ..... | | 2.671:394$210 |
| | | 10.328:252$350 |
| p/conta da verba de subvenção de 200.000 contos (decreto-lei n.º 552, de 12-6-1938): | | |
| em 1939 ........... | 428:281$700 | |
| em 1940 ........... | 801:502$339 | 1.229:784$039 |
| Total até 31-12-1940 ........ | | 11.558:036$389 |

Êsses gastos correspondem à construção integral de 49,202 quilômetros de linha assentada e ao avançamento das

obras em 1940, segundo o demonstrativo que se vem apreciando.

As obras em princípio de execução, segundo o último orçamento, abrangem a extensão de 80,497 quilômetros, até o têrmo das variantes, em Cruz Alta.

## LINHA DE BENTO GONÇALVES A PASSO FUNDO

Conforme vários expedientes encaminhados ao Govêrno do Estado, esta Diretoria já demonstrou a grande conveniência e utilidade da conclusão das obras do trecho de Bento Gonçalves a Veríssimo de Mattos, primeira etapa da importante linha que deverá atingir Passo Fundo (ligação n.º 15 do Plano Geral de Viação Nacional).

Depois de haver o erário estadual invertido nessa construção cêrca de 10.000 contos de réis, os trabalhos foram paralisados em 1923 e retomados em 1937, sendo parte executada pela Viação Férrea e parte pelo empreiteiro HEITOR MAZZINI, mediante contrato lavrado a 30 de dezembro de 1936.

Em novembro de 1939, devido ao desmoronamento ocorrido no corte 147, os trabalhos a cargo do empreiteiro foram interrompidos.

A verba autorizada pelos contratos com o citado empreiteiro era de:

**1.575:070$952**

Ao dar-se a interrupção, haviam sido processadas e pagas faturas no valor de:

**1.325:045$325,**

tendo ficado, pois, um saldo de:

**250:025$627**

a favor da empreitada.

A cargo da administração e durante o ano 1940, prosseguiram, com reduzido pessoal, os trabalhos de assentamento da linha, roçados, limpeza dos cortes, etc.

Novos desmoronamentos ocorreram nos cortes 125, 133 e 139.

A extensão da linha assentada durante o ano foi de 6,100 Kms., achando-se a ponta dos trilhos atualmente no Km. 17.

Construíu-se um boeiro retangular de $0,^{m}60 \times 0,^{m}40$, em degraus na estaca 1.547 + 1,00.

Até 1939, as despesas dos serviços por administração haviam sido de:

**604:135$200**

Em 1940, o dispêndio total (material, mão de obra, etc.) foi de:

**332:804$400**

Quer dizer que o montante dessas despesas, atingiram, até 1940, a:

**936:939$600**

Examinadas, mais recentemente, a situação das obras, a necessidade iniludível de seu prosseguimento e o modo de regularizar-lhes o financiamento, foi proposto a essa Secretaria que o Govêrno aprove:

a) o dispêndio ocorrido até o fim de 1940 (que, com as faturas ainda não pagas, ascende a cêrca de 1.300 contos);

b) o orçamento definitivo das obras restantes, a serem executadas e cujo demonstrativo atinge a:

**893:104$406**

Uma vez autorizada essa verba, tôdas as medidas serão tomadas para apressar e concluir, num prazo de 5 a 6 meses, as obras que deverão entregar ao tráfego um dos principais trechos da importante via-férrea, eximindo, outrossim, o Tesouro do Estado dos pesados ônus que as demoras e interrupções têm acumulado.

## DUPLICAÇÃO DA LINHA DESDE O ENTRONCAMENTO DA VARIANTE BARRETO ATÉ A ESTAÇÃO DE NAVEGANTES

Durante o exercício, completou-se o levantamento da linha primitiva, nos trechos de Standard a Diretor A. Pestana e de Diretor A. Pestana a Navegantes, numa extensão de 2.970 metros.

Sendo de 4.133 metros a extensão dos dois trechos referidos, segue-se que falta levantar 1.163 metros.

Assim que a linha velha ficou em condições, o tráfego passou a ser feito por ela, entre Diretor A. Pestana e parada Standard, para que, nesta última, se faça a terraplenagem do recinto correspondente à linha nova, elevando-a ao mesmo nível da linha antiga, já em grade definitivo.

A extensão empedrada foi de 90 metros.

Assentaram-se quatro e retiraram-se dois aparelhos de desvios.

O transporte de terra, procedente de Vasconcellos Jardim, atingiu a

**2.947 $^{m3}$**

As despesas realizadas foram:

| | |
|---|---|
| Materiais ................ | 14:360$400 |
| Mão de obra ............. | 88:973$300 |
| Diversos ................. | 2:323$400 |
| Total ................ | 105:657$100 |

Ou, recapitulando:

| | |
|---|---|
| Até 1939 ................ | 905:664$300 |
| Em 1940 ................ | 105:657$100 |
| Até 31-12-1940 .......... | 1.011:321$400 |

O orçamento total é de

**1.566:504$892,**

sendo 291:139$600 a débito do "Fundo de Melhoramentos" e 1.275:365$292 pela verba de "Subvenção da União" (decreto número 1.955, de 10 de setembro de 1937, e 5.427, de 1.º de abril de 1940).

Quer dizer que o saldo disponível é de:

1.566:504$892 — 1.011:321$400 = 555:183$492

A extensão da linha dupla, prestes a concluir-se, é a seguinte:

| | Km. |
|---|---|
| do entroncamento a parada Standard | 3,109 |
| de Standard a Diretor A. Pestana .. | 2,753 |
| de Diretor A. Pestana a Navegantes | 1,380 |
| Total ........................ | 7,224 |

## DESAPROPRIAÇÕES

Continuou-se, por etapas oportunas, a reorganização metódica do importante serviço de desapropriações, dotando-se a Secção de um fichário moderno e eficiente.

Durante o ano, organizaram-se 13 processos.

Foram liquidados 5 e ficaram 8 em andamento.

Estão em preparo os levantamentos topográficos preliminares às desapropriações para o aumento dos recintos das estações de Passo Fundo, Inhanduí e Santa Maria.

1) **Linha de Santa Maria-Marcelino Ramos:**

a) Francisco de Moraes Gomes
b) Mitra Diocesana
c) Francisca dos Santos Brizola

2) **Ramal de Giruá-Santa Rosa:**

a) Cel. Braulio de Oliveira

3) **Aumento do recinto da estação de Santa Maria:**

a) Jayme Brillmann.

Os processos iniciados e em andamento são, a saber:

1) para o recinto da estação de Quaraí;
2) para a subvariante em Canoas;
3) para o recinto da estação de Hamburgo Velho;
4) dois outros para o recinto da estação de Santa Maria;

5) para as variantes entre Val de Serra e Taquarembó, ramal de Alegrete a Quaraí, no trecho de Quaraí-Mirim a Quaraí, aumento de linhas em Taquara;
6) para o desvio de segurança da parada Maquinista Mezatti, na linha de Cacequí a Rio Grande;
7) para doação da faixa de terras que atravessa o horto florestal de São Leopoldo, pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

Na variante de Barreto-Diretor A. Pestana, foram pagas duas desapropriações, ficando 10 a liquidar.

## RAMAL DE GIRUÁ-SANTA ROSA

As obras de construção do ramal de Giruá-Santa Rosa, compreendendo também trechos rodoviários e colonização da zona servida, foram objeto de contrato assinado entre o Govêrno do Estado e a firma Dahne, Conceição & Cia.

A linha férrea, em construção, passou a ser fiscalizada pela Viação Férrea, por intermédio da 4.ª Divisão, a partir de 3 de junho de 1938.

No exercício de 1939, teve a 5.ª Divisão a incumbência de proceder ao levantamento e tomar as demais medidas necessárias à regularização, escrituras e pagamento das desapropriações oriundas daquele ramal.

O quadro, completo, dos dados está em organização.

Encaminhados o plano geral, plantas, projetos e relação de proprietários, o Govêrno do Estado baixou o decreto n.º 8.000, de 31 de outubro de 1939, não só aprovando as desapropriações de terrenos e benfeitorias, como declarando o seu caráter de urgência.

Em 1940, foi processada e paga, por intermédio da Viação e por conta do Govêrno do Estado, a primeira desapropriação no citado ramal, de duas áreas pertencentes ao casal BRAULIO DE OLIVEIRA, sendo:

uma, adquirida, de 70.509 m², pelo preço de 51:645$000;
outra, doada, de 100.340 m², avaliada em 62:100$000.

Ambas foram necessárias ao próprio traçado, à instalação hidráulica e recinto da estação de Esquina.

## PROJETOS E ORÇAMENTOS

Resumem-se, a seguir, os trabalhos da 2.ª Sub-Divisão (Estudos Técnicos):

| | |
|---|---|
| Projetos encaminhados .............. | 11 |
| „ concluidos .................. | 16 |
| „ em estudos ................. | 7 |
| Desenhos, cópias e perfís ........... | 26 |

O consumo de papel Ozalid nos serviços de fotocópia para as diversas Divisões atingiu a 2.940 m².

## LEVANTAMENTO DE HORTOS FLORESTAIS

Foi executado o minucioso trabalho de levantamento, determinação de áreas plantadas e a plantar, quantidade de árvores, edifícios, sua localização, etc., nos seguintes hortos:

Fortaleza, Itaquí (Charqueada), Uruguaiana (João Arregui) e Santana (Palomas).

As planilhas e plantas relativas a êsses hortos já foram entregues ao Almoxarifado, que superintende os respectivos serviços.

Quanto aos de São Leopoldo e Pulador, estão sendo organizados os dados necessários.

## PONTES

Prosseguiu normalmente o programa de refôrço e substituição de pontes.

Êstes trabalhos de importância capital para a maior eficiência dos transportes, têm já permitido a utilização das grandes unidades de tração nas linhas de tráfego intenso, como Pôrto Alegre-Santa Maria, Santa Maria-Passo Fundo, Santa Maria-Cacequí, Bagé-Ivo Ribeiro e Dilermando de Aguiar a Jaguarí.

Em 1941 ficará terminado o refôrço das pontes da linha de Cacequí a Bagé, e de Ivo Ribeiro a Pelotas.

As pontes têm sido reforçadas para suportarem o trem tipo n.º 2, isto é, 2 (4 × 16) tons.

O demonstrativo a seguir informa sôbre a quantidade de pontes reforçadas nos últimos onze anos:

| ANO | N.° de vãos | MATERIAIS | | PÊSO TOTAL TONS. |
|---|---|---|---|---|
| | | Novo Tons. | Usado Tons. | |
| 1930 ....... | 18 | 45,2 | 82,5 | 127,7 |
| 1931 ....... | 22 | 92,5 | 200,6 | 293,1 |
| 1932 ....... | 33 | 121,8 | 228,2 | 350,0 |
| 1933 ....... | 50 | 218,7 | 329,3 | 548,0 |
| 1934 ....... | 33 | 152,5 | 220,7 | 373,2 |
| 1935 ....... | 33 | 206,7 | 377,2 | 583,9 |
| 1936 ....... | 27 | 128,5 | 300,4 | 428,9 |
| 1937 ....... | 43 | 232,2 | 802,2 | 1.034.4 |
| 1938 ....... | 38 | 217,2 | 408,3 | 625.5 |
| 1939 ....... | 26 | 247,9 | 476,7 | 724,6 |
| 1940 ....... | 17 | 221,2 | 454,7 | 675,9 |
| | 340 | 1.884,4 | 3.880,8 | 5.765,2 |

Coeficiente médio de material de refôrço (novo) . . 32,7 %

Coeficiente médio de material existente (usado) . . 67,3 %

O quadro que segue demonstra, minuciosamente, as pontes reforçadas, posições quilométricas, número de vãos e os materiais empregados:

## PONTES REFORÇADAS EM 1940

| LINHAS | Posição quilomé-trica | N.° de vãos | Vão entre apoios m. | MATERIAIS | | Totais Kg. | Custo orçado |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Novo Kg. | Usado Kg. | | |
| Pôrto Alegre a Montenegro ................ | 352 + 604 | 1 | 15,600 | 5.752 | 12.973 | 18.725 | 22:487$300 |
| Pôrto Alegre a Montenegro ................ | 352 + 660 | 1 | 15,600 | 5.752 | 12.973 | 18.725 | 22:487$300 |
| Pôrto Alegre a Montenegro ................ | 353 + 899 | 3 | 19,215 | 30.871 | 52.506 | 83.377 | 107:030$800 |
| Rio dos Sinos a Canela | 0 + 803 | 3 | 19,215 | 30.871 | 52.506 | 83.377 | 276:429$000 |
| Bazílio a Jaguarão .... | 16 + 656 | 1 | 20,620 | 7.836 | 22.329 | 30.165 | 38:144$000 |
| Cacequí a Rio Grande . | 120 + 544 | 1 | 25,600 | 12.192 | 31.006 | 43.198 | 50:186$200 |
| Cacequí a Rio Grande . | 134 + 533 | 1 | 30,800 | 21.709 | 40.217 | 61.926 | 77:120$800 |
| Cacequí a Rio Grande . | 148 + 530 | 1 | 40,800 | 26.208 | 56.777 | 82.985 | 103:656$200 |
| Cacequí a Rio Grande . | 148 + 610 | 1 | 25,600 | 12.192 | 31.006 | 43.198 | 50:186$200 |
| Cacequí a Rio Grande . | 204 + 679 | 1 | 30,700 | 21.709 | 40.217 | 61.926 | 77:120$800 |
| Cacequí a Rio Grande . | 169 + 924 | 1 | 25,600 | 12.192 | 31.006 | 43.198 | 50:186$200 |
| Cacequí a Rio Grande . | 232 + 629 | 1 | 30,700 | 21.709 | 40.217 | 61.926 | 77:120$800 |
| Cacequí a Rio Grande . | 156 + 006 | 1 | 25,600 | 12.192 | 31.006 | 43.198 | 50:186$200 |
| | | 17 | | 221.185 | 454.739 | 675.924 | 1.002:841$800 |

Material novo de refôrço ........................ 32,7 %
Material existente na superstrutura ............... 67,3 %

## OBRAS INTEIRAMENTE NOVAS

Foram construídos os pilares e assentada uma superstrutura metálica de 2,00 metros de vão, no Km. 124,288 da linha de Entroncamento-Sant'Ana.

As pontes novas, montadas nos últimos 11 anos foram:

| ANO | N.º de vãos | Pêso total Tons. |
|---|---|---|
| 1930 ....... | 6 | 54,7 |
| 1931 ....... | — | — |
| 1932 ....... | — | — |
| 1933 ....... | 4 | 74.0 |
| 1934 ....... | 10 | 473,2 |
| 1935 ....... | 18 | 505,5 |
| 1936 ....... | 1 | 101,9 |
| 1937 ....... | — | — |
| 1938 ....... | 2 | 310,0 |
| 1939 ....... | 1 | 95,2 |
| 1940 ....... | 1 | 32,4 |
| | 43 | 1.646,9 |

# INDICE